



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PALERMO

Dottorato in Architettura/Progettazione Architettonica

Sede Amministrativa: Università degli Studi di Palermo - Facoltà di Architettura

Sedi Consorziate: Università degli Studi di Napoli "Federico II" - Facoltà di Architettura,

Università degli Studi di Parma - Facoltà di Architettura,

Università degli Studi di Reggio Calabria - Facoltà di Architettura.

Sedi Concorrenti: Accademia di Belle Arti di Brera,

Politecnico di Milano - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Dipartimento di Architettura

Settore Scientifico Disciplinare ICAR 14

**Il Progetto di Architettura per la qualificazione dell'Identità Territoriale.
Spazio Pubblico e Paesaggio. Una ciclovia per il turismo sostenibile
nella Città a rete Madonie-Termini.**

IL DOTTORE

Antonio Giovanni Minutella

IL COORDINATORE

Prof. Emanuele Palazzotto

IL TUTOR

Prof. Francesco Cannone

CO TUTOR

Prof. Marcello Panzarella

CICLO XXIV

ANNO CONSEGUIMENTO TITOLO 2015

Indice

Introduzione	7
Infrastruttura viaria e Paesaggio	17
1.1 Strategie di sviluppo nei sistemi territoriali siciliani	21
1.2 Dimensione territoriale e costruzione del paesaggio	29
1.3 Elementi del progetto per la riqualificazione dell'infrastruttura viaria	37
1.4 Infrastruttura e turismo sostenibile	
1.4.1.1 Turismo e fruizione del territorio	45
1.4.1.1 Turismo e Sostenibilità Ambientale	47
1.4.2 Turismo, Infrastruttura e Servizi	51
1.5 Infrastruttura e Immagine	
1.5.1 Identità culturale territoriale	63
1.5.2 Semantica della strada e domanda di paesaggio	67
1.5.3 Infrastruttura, identità e paesaggio	73
Il territorio della Città a rete Madonie-Termini	
2.1 Persistenze storiche e aspetti geografici della Città a rete Madonie-Termini	81
2.2 Lettura del territorio attraverso l'infrastruttura viaria	95
2.2.1 La linea di costa	100
2.2.2 Il territorio collinare tra vigneti, ulivi e frassino. Castelbuono e il Castello dei Ventimiglia	112
2.2.3 Il territorio montano. Boschi, pastorizia, masserie e neve	115
2.3 Il territorio tra Gangi e Geraci Siculo	129
Esperienza di progetto	145
3.1 Infrastruttura e paesaggio nella programmazione di Olanda e Germania	155
3.2 Infrastruttura e paesaggio: le autostrade francesi di Bernard Lassus	165
3.3.1 Le aree di sosta di Bernard Lassus	176
3.3.1.1 L'Area di Sosta Nîmes-Caissargues lungo l'autostrada A.54 Aries - Nîmes (1989 - 1992).	177

3.2.1.2 L'Area di Sosta Carrier de Crazannes lungo l'autostrada A837 Saintes-Rochefort-sur Mer (1993-1997)	185
3.3.2 Strade che passano e fanno scoprire. Il paesaggio di Bernard Lassus.	194
3.3 Territorio e immagine delle strade contemporanee. Strade-Paesaggio per il turismo sostenibile	199
3.3.1 La "Nuova Stradale Romea": spazi e figure di una strada turistica	204 216
3.3.2 Una strada-paesaggio per l'Appennino reggiano: la Strada Statale del Cerreto	
 Una strada paesaggio per il turismo culturale sulle Madonie.	
Grafici ed elaborati progettuali	
4.1 La mobilità lenta e la sostenibilità turistica	233
4.2 Il luoghi di progetto.	235
4.2.1 Il collegamento con il borgo di Gangi. Progetto per la qualificazione dell'area di accesso alla città.	239
4.2.2 Il nodo intermodale in località Bivio di Geraci. Ridefinizione dell'incrocio tra la Strada Statale 120 e la Strada Statale 286 con l'inserimento di un'autostazione.	242
4.2.3 Area di riposo e punto panoramico in Contrada Fegotti.	244
4.2.4 Il collegamento con il borgo di Geraci Siculo. Progetto per la qualificazione dell'area dell'Abbeveratoio Ventimigliano con l'inserimento di servizi per il tempo libero.	246
 Conclusioni	 249
 Bibliografia	 253

INTRODUZIONE

Finalità - Obiettivi - Metodo di Studio

La programmazione territoriale ha il dovere di occuparsi delle infrastrutture per far sì che queste siano adeguate alle esigenze della contemporaneità. Per la ricerca architettonica, questa necessità si traduce nella possibilità di indagare il tema del trasporto, nelle sue forme e nei suoi manufatti per garantire alla società un adeguato sviluppo economico e sociale. La politica infrastrutturale oggi è un tema per la ricerca pluridisciplinare di livello globale su cui le comunità sono chiamate a confrontarsi. La mobilità nelle sue varie forme definisce un livello di dotazione infrastrutturale per il territorio in cui viene tenuto il passo della modernità.

L'attuale situazione dei sistemi infrastrutturali, soprattutto nei nostri territori, testimonia la lentezza con cui le scelte di governo si adeguano agli standard della produzione. Le infrastrutture oggi, infatti, sono il risultato dell'applicazione di aggiornamenti alla viabilità dettati esclusivamente dalla ragione tecnica che incidono nell'ambiente con trasformazioni avulse dai contesti territoriali attraversati. Affrontare il tema dell'infrastruttura esclusivamente dal punto di vista della mobilità ha comportato notevoli ripercussioni negative, tanto per i sistemi ambientali, quanto per i contesti territoriali, intaccando la qualità dei luoghi attraversati e contribuendo alla perdita di quelle caratteristiche che consentono di identificare e rappresentare i paesaggi.

La pratica del progetto e le sperimentazioni condotte in ambito internazionale hanno consentito, negli ultimi anni, di sviluppare nuovi approcci alle tematiche del progetto delle infrastrutture capaci di contribuire ai processi di governo delle trasformazioni per qualificare il paesaggio. La ricerca pluridisciplinare ha consentito di superare il progetto del manufatto e di concentrare l'attenzione all'intero contesto in cui le identità culturali, l'ecologia, le tradizioni, le esigenze tecniche della mobilità, la sostenibilità economica e ambientale definiscono gli ambiti entro cui si manifesta la regia del progetto di architettura. Il progetto delle infrastrutture per la mobilità oggi è uno dei più importanti strumenti di indagine per i temi relativi alla costruzione e alla rappresentazione del paesaggio, la ricerca di un complesso sistema di azioni che l'architetto grazie agli strumenti del progetto orienta cercando di riportare la strada, le infrastrutture lineari più in generale, nei processi di trasformazione del territorio in termini di qualità

e coerenza. Un progetto capace di superare la concezione di mimetizzazione degli impatti negativi e capace di utilizzare i meccanismi di costruzione del paesaggio come strumenti attivi per la valorizzazione dell'ambiente.

Le tendenze della programmazione contemporanea e le esperienze condotte nei paesi europei più avanzati mettono in evidenza come la ricerca progettuale produce effetti positivi di trasformazione del territorio quando riesce a creare sistemi di relazione con l'ambiente tali da riuscire a rappresentarne il paesaggio. Questa ricerca porta con sé l'esigenza di comprendere la necessità di far acquisire una nuova sensibilità progettuale per i temi del progetto di paesaggio, temi che a livello politico non riescono a sviluppare efficaci tecniche o procedure per una corretta impostazione del problema.

Nella sua evoluzione storica la realizzazione di strada è stata per il territorio uno strumento, un modo di operare con processi di antropizzazione in cui è stato possibile stabilire una relazione morfologica con l'ambiente. I nostri territori sono caratterizzati da un fitto reticolo viario, le cui origini si perdono nella notte dei tempi, a cui spetta il ruolo di materializzare la matrice dell'organizzazione sociale dei territori dove le componenti antropiche e quelle naturali convivevano in un complesso, ma spontaneo, equilibrio. Nella definizione delle strade la crisi tra fattori antropici e l'ambiente naturale, come è facilmente intuibile, inizia con le nuove esigenze di mobilità nate con l'avvento dei veicoli a motore. Una rivoluzione epocale, capace di modificare radicalmente il senso del viaggio in cui prevale il fattore della velocità, la "fretta" di raggiungere la meta.

La ricerca propone la lettura del sistema territoriale del comprensorio "Città a rete Madonie-Termini" caratterizzato da un avanzato sistema di governance sovralocale in cui è possibile ipotizzare l'infrastruttura come strumento per veicolare nuovi valori e contribuire attraverso la sua capacità di rappresentazione del paesaggio alla costruzione dell'identità territoriale. La strada diventa portatrice di valori come la "figurabilità" del territorio che attraversa, oggetto architettonico capace di rendere esplicite le reti a servizio del nuovo sistema territoriale con cui costruire nuove relazioni tra l'ambiente naturale e lo spazio della viabilità. Il progetto di architettura come metodo di indagine e proiezione di uno stato futuro, sostenibile (quanto negli aspetti ambientali, quanto in quelli sociali ed economici), consente di valutare la trasformazione dell'ambiente in questo contesto culturale che ha ormai assimilato i temi relativi alla costruzione del paesaggio, dell'immagine del territorio e della possibilità che le operazioni di *landscaping* offrono nella definizione della turisticità dei luoghi. Finalità di questa indagine è quella di riuscire a individuare un complesso sistema di informazioni per contribuire alla diffusione della cultura del progetto delle infrastrutture viarie, e contribuire così a trasformare le strade in elementi che appartengono alla struttura del territorio e che consentono la scoperta del paesaggio. Il presupposto perché si realizzino queste condizioni è da ricercare tutto nella qualità del progetto che in questa accezione è strumento di confronto sui valori collettivi sedimentati nel contesto territoriale. Per la ricerca architettonica la domanda di paesaggio è ormai un campo in cui è necessario esplorare le conseguenze che la trasformazione dell'ambiente produce negli ambienti sociali. Si tende attraverso il progetto a definire i

rapporti di produzione del paesaggio con le tecniche, i processi e i progetti che danno forma al paesaggio. In questo studio è stato utile valutare le relazioni tra la politica infrastrutturale del territorio, gli strumenti amministrativi e tecnici posti in essere e le esigenze di trasformazione dell'infrastruttura. Il difficile passaggio di informazioni tra questi tre elementi crea una distanza tra chi sceglie di realizzare una infrastruttura, chi la deve utilizzare e chi la subisce. Il progetto di architettura, quando rappresenta il paesaggio, si pone come utile strumento per la ricerca capace di favorire quello scambio di informazioni per cui la soluzione infrastrutturale diventa ottimale per l'ambiente e per la società. Questo studio vuole contribuire alla definizione di quel sistema di indagini pluridisciplinare in cui si inseriscono gli studi sul paesaggio. Per la ricerca architettonica la costruzione e la rappresentazione del paesaggio oltrepassano le frontiere linguistiche tradizionali e quelle geografiche, dando vita ad un dibattito ampio in cui i fenomeni della globalizzazione culturale si confrontano con le esigenze di valorizzazione delle identità locali.

La ricerca pone una riflessione sul *come* l'infrastruttura lineare può diventare segno identitario del territorio che attraversa. Per sua definizione e costruzione la strada è una linea, sottile, tendenzialmente infinita che attraversa i luoghi con conseguenze diverse. Per suo disegno è parte della struttura del paesaggio (sia in modo conflittuale, sia costruendo un sistema di relazioni coerenti). Il suo progetto oltre alle informazioni di natura specificatamente tecnica deve essere in grado di valutare anche la permeabilità trasversale e la capacità di dialogare con i luoghi attraversati fondendosi con essi per diventare parte integrante e viva del paesaggio.

Struttura della ricerca

La ricerca si è sviluppata partendo dalla volontà di conoscenza e dallo studio delle azioni di programmazione intraprese prima dal sistema di governance del comprensorio delle Madonie e successivamente estese ed integrate al sistema territoriale Imerese. La governance Città a rete Madonie-Termini ha come obiettivo di lungo termine la definizione di un assetto amministrativo in cui le reti e gli scambi sono la rappresentazione del sistema policentrico e diffuso dove si possano esprimere, in modo compiuto, le istanze di valorizzazione dei patrimoni identitari e dove non vengano perse occasioni per la ricerca e la formazione. La costruzione dell'immagine del territorio attraverso la figurabilità delle reti è l'esercizio progettuale con cui dimostrare *come* partendo dalla lettura dei luoghi attraverso l'infrastruttura viaria si può contribuire alla costruzione dell'immagine, del paesaggio, della città a rete Madonie-Termini.

La definizione del tema parte, appunto, dall'esplorazione dei modelli di governance applicati prima sul territorio madonita e poi estesi a quello imerese. I nuovi assetti amministrativi vengono definiti operando all'interno dei programmi con cui l'Unione Europea cerca di favorire lo sviluppo regionale e locale. Grazie ad una prima esplorazione bibliografica è stato possibile individuare alcune realizzazioni significative da cui partire per distinguere due aspetti direttamente collegati alla progettazione delle infrastrutture. Il primo di questi aspetti è legato alla necessità di comprendere come la progettazione delle infrastrutture contribuisce alla costruzione del paesaggio; il secondo aspetto consente di valutare quali elementi della costruzione dell'infrastruttura stradale entrano in gioco nella rappresentazione del paesaggio.

L'indagine su questi aspetti ha determinato le tre fasi di questa ricerca con cui si definiscono le istanze progettuali.

La prima fase definisce l'infrastruttura viaria, la strada, come sistema a rete che attraversa l'ambiente e ne definisce una percezione. Viene superata la visione della strada come fatto tecnico che consente gli spostamenti e si definiscono il sistema di relazioni instaurate con il contesto politico e amministrativo, le esigenze di natura economica legate ai fattori di turisticità dei luoghi, la sostenibilità di queste istanze e l'importante legame con il lavoro che il progetto di architettura crea quando è chiamato a indagare

i temi dell'infrastruttura, dell'immagine, in relazione all'identità culturale territoriale. Viene così definito l'oggetto del progetto, la strada, nel suo essere tesi con cui costruire le relazioni tra l'infrastruttura viaria e il paesaggio. Il contesto entro cui viene condotta questa esperienza progettuale è il sistema territoriale compreso tra Gangi e Geraci Siculo, le "aree interne" per la Città a rete Madonie-Termini, ma con una grande vitalità nella programmazione. Inquadrato l'intero territorio, si vuole contribuire alla sua rappresentazione con gli strumenti del progetto di architettura per cercare di offrire un'alternativa progettuale-programmatica alle visioni economiche della pianificazione.

La seconda fase propone un'indagine bibliografica sulle principali riviste di architettura che si occupano delle relazioni tra l'infrastruttura e la costruzione del paesaggio da cui è possibile ricavare alcuni approcci progettuali, e attraverso alcune realizzazioni e definire quei luoghi dell'infrastruttura lineare dove è necessario, ancor prima della definizione tecnica della strada, un esercizio del progetto di architettura. La ricerca affronta alcune questioni metodologiche attraverso le esperienze condotte in Olanda e Germania. Nel caso olandese la ricerca orientata alla costruzione di nuovi scenari trova importanti stimoli nella pianificazione che tende ad ottenere luoghi e condizioni per la crescita dei sistemi urbani. I progettisti lavorano sulla scomposizione dell'infrastruttura e cercano l'integrazione tra le varie funzioni per far condividere lo spazio della mobilità con lo spazio dell'abitare. Una ricerca, questa, che produce nuove immagini e anche nuovi e probabili scenari, ma mostra dei limiti nell'approfondire le relazioni tra l'infrastruttura e il paesaggio. L'esperienza condotta in Germania tende a valutare come le trasformazioni operate su un asse stradale possono consentire di trovare forme di integrazione tra gli spazi, i luoghi dell'infrastruttura, nella struttura territoriale della regione e nelle realtà urbane attraversate. L'analisi è condotta sul sistema delle reti presenti sul territorio sulle quali i processi di trasformazione devono introdurre delle strategie innovative per la valorizzazione del contesto di riferimento nei suoi aspetti identitari. Una ricerca che consente di elaborare progetti in cui si prova il confronto con la molteplicità delle realtà insediative, dei sistemi ambientali e con i paesaggi che di volta in volta vengono determinati dall'infrastruttura e dalle sue condizioni al contorno.

Particolare attenzione viene data all'esperienza francese con l'opera di Bernard Lassus il cui incontro con i funzionari del governo centrale francese, che si occupano delle infrastrutture per la mobilità, ha consentito di codificare un metodo per qualificare l'attività progettuale nel momento in cui si operano scelte di trasformazione o costruzione di nuove infrastrutture. L'opera di Lassus riesce a sperimentare sul campo formulazioni teoriche che riguardano le sistemazioni paesaggistiche nei progetti per le strade. I progetti di Bernard Lassus trasformano la strada in un belvedere mobile, il suo progetto consente di realizzare quei dispositivi che stimolano il viaggiatore, lo incuriosiscono fino a farlo fermare, sostare per scoprire i luoghi. La strategia della fermata consente al progettista di programmare la aree di sosta in particolari punti del territorio che l'infrastruttura attraversa in cui è possibile raccontare la storia, le tradizioni, la cultura del territorio. Una

ricerca progettuale tesa a realizzare la relazione fra il mondo sovralocale dell'infrastruttura e quello locale delle specificità territoriali. L'approccio di Lassus è pluridisciplinare, e grande ruolo vi hanno la conoscenza dei luoghi e della loro storia, e realizza un esercizio del progetto che rispetta l'unicità dei luoghi in cui è chiaramente evidente come il progettista rinunci alle soluzioni standardizzabili perché ogni luogo, ogni nuovo progetto, vive di una propria storia.

Infine vengono indagate due esperienze progettuali condotte in Italia per la trasformazione di strade per la valorizzazione e la promozione dei territori attraversati. Esperienze progettuali che partendo dalle peculiarità territoriali guidano la ricerca verso la costruzione di relazioni che possono instaurarsi fra le esigenze di accessibilità, visibilità, flessibilità e la necessità di dotare il territorio di nuove funzioni che soddisfino le esigenze di sviluppo e sostenibilità. In questi esempi il progetto della strada è strumento per realizzare una nuova lettura del territorio in cui è possibile valutare il ruolo che le strade prima e le reti di comunicazione oggi hanno nella trasformazione dell'ambiente. Una lettura del territorio che consente di trovare nella strada diverse, ampie e inclusive possibilità di formulazione di ipotesi per la trasformazione. Il progetto di architettura offre strumenti e metodo per introdurre con l'infrastruttura dispositivi per la salvaguardia dei sistemi ambientali e storico-culturali, consentendo il prosperare di forme di sviluppo sostenibile per l'economia.

Le esperienze progettuali rappresentate consentono di rilevare come il ruolo del progetto dell'infrastruttura nella sua capacità di saper affrontare puntualmente ogni elemento caratterizzante dei contesti attraversati deve tendere alla territorializzazione o meglio alla riterritorializzazione delle infrastrutture recuperando il paesaggio come valore assoluto per esprimere le peculiarità del territorio.

La terza fase opera sul territorio tra Gangi e Geraci Siculo proponendo una lettura ed una rappresentazione del sistema territoriale e introducendo, grazie anche alla presenza di programmi comunitari che mirano nel prossimo quinquennio alla realizzazione di forme di turismo sostenibile, una ciclovvia per consentire una mobilità alternativa, turistica tra i due borghi. Il progetto è percorso di lettura, scoperta e rappresentazione del territorio capace di accogliere le istanze e le criticità che sono emerse nella pratica della rappresentazione del paesaggio. Una lettura complessa e inclusiva del territorio ed un progetto che ha l'esigenza di non creare norme o abachi di soluzioni tipo da applicare indistintamente a seconda delle situazioni incontrate, ma piuttosto di stimolare esercizi progettuali, con cui perseguire l'obiettivo di realizzare un progetto paesistico capace di riterritorializzare la strada. I temi analizzati con il progetto per la definizione formale dell'infrastruttura sono:

- i nodi, i punti di connessione tra le strade e con altre infrastrutture per la mobilità presenti sul territorio e con i sistemi del trasporto pubblico locale;
- gli accessi, i punti in cui la strada incontra i borghi con le particolari realtà urbane;
- i luoghi per la sosta, necessari a consentire piccole manutenzioni e

- l'eventuale cambio di mezzo di trasporto;
- le aree di riposo, zone in cui il dato paesaggistico è particolarmente rilevante e in cui il progetto può realizzare i meccanismi di percezione che inducono alla fermata e alla scoperta del territorio;
 - i punti panoramici, luoghi per una sosta breve su cui installare dispositivi per la scoperta dell'intero sistema territoriale;
 - i collegamenti con i sentieri natura, le ippovie e le altre forme di fruizione del patrimonio ambientale.

Le problematiche che il progetto affronta sono relative a:

- mancanza di una identità propria dell'infrastruttura;
- sicurezza della via di comunicazione;
- divulgazione di un modello turistico che promuove una fruizione alternativa del territorio;
- realizzazione di linee guida per consentire la diffusione di buone pratiche di amministrazione del territorio dando valore alla ricerca di qualità nella progettazione.

L'esperienza progettuale è corredata dai necessari grafici che consentono di verificare come i dati della ricerca costruiscono parte dell'iter metodologico che ha come soggetto referenziale il paesaggio, nel suo essere sistema, concetto dinamico in continua evoluzione.



GERACI SICULO



UNA CICLOVIA PER IL TURISMO SOSTENIBILE NELLA CITTÀ A RETE MADONIE-TERMINI IL PROGETTO DELLO SPAZIO DELL'INFRASTRUTTURA E LA COSTRUZIONE DEL PAESAGGIO



BIVIO BIFOLCO

NODO INTERMODALE



NI



BIVIO GERACI



CONTRADA CORVO

PARCO DELLE MADONIE



GANGI

PRIMA FASE

Città a rete Madonie-Termini

Governance

Turismo e Sostenibilità

Identità Culturale Territoriale

Infrastruttura e Paesaggio

Sistemi territoriali e costruzione del paesaggio

Infrastruttura e immagine del territorio/Infrastruttura

Turismo e Sostenibilità

Sistema Territoriale

Il territorio della Città a rete Termini-Madonie

Identità e Storia per la Città a rete Termini-Madonie

Tra Gangi e Geraci Siculo, i luoghi del progetto

SECONDA FASE

Esperienza di Progetto

Condivisione: Spazio della Mobilità - Spazio Urbano

Integrazione: Infrastruttura - Sistema Territoriale

Governance e qualità del progetto

Bernard Lassus

Strada come Belvedere Mobile

Strategia della Fermata

Approccio Pluridisciplinare

Strade e Valorizzazione del Territorio

Costruzione di Nuove Relazioni

Progetto della Strada e Lettura del Territorio

Progetto della Strada e Sviluppo Sostenibile

TERZA FASE

Lettura Complessa, Inclusiva e Pluridisciplinare del Territorio

PROGETTO

LUOGHI

Nodi - Accessi - Soste
Aree di Riposo
Punti Panoramici
Collegamenti

SOCIETÀ

Sviluppo
Sostenibilità

IDENTITÀ

Storia
Cultura
Identità

Infrastruttura e Paesaggio:

Immagine per la Città a rete Madonie-Termini

INFRASTRUTTURA VIARIA E PAESAGGIO

“Arrivando ad ogni nuova città il viaggiatore ritrova un suo passato che non spera più di avere: l’estraneità di ciò che non sei più o non possiedi più ti aspetta al varco nei luoghi estranei non posseduti”¹

I territori sono sempre più oggetto della pratica della programmazione.

Un esercizio questo che, negli ultimi venti anni, ha cercato di individuare, indirizzare e sviluppare le qualità produttive, economiche e culturale dei sistemi territoriali. Un modo di affrontare le problematiche legate all’abbandono delle aree interne e alla perdita di capacità di investimento e attrazione che si è rivelato per grandi linee improduttivo nonostante gli importanti finanziamenti che sono stati riversati in nuove e vecchie attività. Non è di certo questo il luogo per cercare di capire perché in numerosi casi questi investimenti si siano rivelati parzialmente improduttivi. Nell’ottica dell’indagine che vuole mettere a sistema la pratica del progetto di architettura, con la trasformazione dell’infrastruttura viaria in strumento che nella pratica turistica consente di scoprire il territorio nei suoi aspetti più identitari, possiamo notare come gli investimenti realizzati attraverso i fondi strutturali della programmazione europea non abbiano mai interessato la dotazione di servizi e infrastruttura.

Il territorio del comprensorio, identificato nella passata programmazione come “Città a rete Madonie-Termini”, diventa un interessante campo di ricerca e sperimentazione, grazie alla possibilità di trovare un substrato di cultura amministrativa e politica già matura che inizia ad interessarsi alle tematiche riguardanti le aree interne, non più in termini di capacità di attrarre investimenti, ma come territorio capace di offrire servizi e produrre investimenti sostenibili.

I temi progettuali legati alla trasformazione dell’infrastruttura viaria consentono di affrontare un complesso sistema di reti, relazioni e scambi che a partire dai luoghi contribuisce a costruire e rappresentare una nuova identità culturale che è globale, ma non può prescindere dalle sue matrici culturali, tradizionali e storiche.

1 ITALO CALVINO, *Le città invisibili*, Mondadori, Milano 2002, p. 26.

La pratica del progetto dell'architettura, con i suoi strumenti di lettura e proiezione, ci consente di valutare come una nuova visione per l'infrastruttura possa favorire la trasformazione del territorio, integrando nei contesti economici, sociali e culturali fenomeni di sviluppo legati agli aspetti della fruizione turistica di un comprensorio.

Una rete di piccoli centri è lo scenario in cui il progetto di riqualificazione della strada prova a costruire nuove relazioni tra l'ambiente naturale e lo spazio per la viabilità, affiancando ad essa la nuova infrastruttura per il turismo lento.

L'aspetto della rete ha una valenza non solo di natura amministrativa, ma è anche un'importante innovazione nella cultura della società, negli scambi e nelle nuove opportunità che si possono delineare alla luce di una rinascita dei valori produttivi del territorio.

«A Ersilia, per stabilire i rapporti che reggono la vita della città, gli abitanti tendono dei fili tra gli spigoli della case, bianchi o neri o grigi o bianco-e-neri a seconda se segnano relazioni di parentela, scambio, autorità, rappresentanza. Quando i fili sono tanti che non ci si può più passare in mezzo, gli abitanti vanno via: le case vengono smontate; restano solo i fili e i sostegni dei fili.

Dalla costa di un monte, accampati con le masserizie, i profughi di Ersilia guardano l'intrico di fili tesi e pali che s'innalza nella pianura. È quello ancora la città di Ersilia, e loro sono niente.

Riedificano Ersilia altrove. Tessonono con fili una figura simile che vorrebbero più complicata e insieme più regolare dell'altra. Poi l'abbandonano e trasportano ancora più lontano sé e le case.

Così viaggiando nel territorio di Ersilia incontri le rovine delle città abbandonate, senza le mura che non durano, senza le ossa dei morti che il vento fa rotolare: ragnatele di rapporti intricati che cercano una forma»².

Ogni volta che Ersilia si sposta si crea un luogo nuovo, simile nella figurazione a quello precedente. Ersilia consuma spazio e lascia rovine, crea dei *non luoghi* da cui si esportano esseri umani.

«Le grandi città oggi si definiscono per la loro capacità di importare o esportare gli esseri umani, i prodotti, le immagini e i messaggi. Spazialmente, la loro importanza si misura in base alla qualità e all'ampiezza della rete autostradale o delle vie ferroviarie che le collegano agli aeroporti. La loro relazione con l'esterno si iscrive nel paesaggio nel momento stesso in cui i centri detti "storici" sono sempre più un oggetto d'attrazione per i turisti del mondo intero»³.

Uno spostamento si compie verso un nuovo luogo e su una direzione, con o senza mezzi meccanici. Per portare uomini e cose da un punto ad un altro con o senza mezzi meccanici occorre un segno topografico capace di rendere tangibile questo spostamento. La strada è un segno nel territorio che ne modifica l'ambiente e la forma. Per sua natura di oggetto costruito, la strada tende a superare l'abituale distinzione fra oggetto e sito⁴

2 ITALO CALVINO, op. cit., p. 77.

3 MARC AUGÉ, *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano 2009, p. 7

4 Cfr., KURT W. FORSTER, *Topografia*, in AA. VV. *Metamorph. 9° Mostra internazionale di Architettura*, Marsilio, Venezia 2004, p. 141.

e partecipa alla costruzione del paesaggio. Contribuire alla crescita della turisticità del territorio, quando i suoi organismi di governance cercano di favorire gli investimenti in questa direzione, consente di ipotizzare delle soluzioni progettuali per le infrastrutture turistiche che si occupino dello spazio pubblico e del nastro stradale nelle sue relazioni con l'ambiente e il territorio, e della sua capacità di svelare un paesaggio cinestetico. La strada, a prescindere dalle sue qualità, ha il compito di permettere gli spostamenti degli uomini con e senza mezzi meccanici.

Il nastro stradale è oggetto infrastrutturale che costruisce il paesaggio.

Il progetto di questo nastro infrastrutturale è occasione per recuperare un ambito di azione per la ricerca architettonica, definire nuove modalità e metodi per trovare, valorizzare e trasmettere, attraverso una diversa e nuova formulazione delle relazioni tra l'asse viario e il territorio, la costruzione e la comunicazione dell'identità culturale territoriale nel suo essere esperienza di costruzione del paesaggio.

La programmazione politico-amministrativa negli ultimi anni ha investito il territorio del Parco delle Madonie prima, del comprensorio Città a rete Madonie-Termini poi sta contribuendo a creare quelle condizioni per sviluppare una rete entro cui verificare progettualmente il ruolo dell'infrastruttura.

1.1 Strategie di sviluppo nei sistemi territoriali siciliani

La “Città a rete Madonie-Termini” è un organismo di governance realizzato con un accordo di partenariato tra ventotto comuni della provincia di Palermo. I territori amministrativi di questi comuni definiscono un ambito geografico che consente una facile identificazione cartografica. I comuni occupano crinali e pendici del massiccio delle Madonie, un sistema montuoso la cui estensione in Sicilia è seconda solo a quella dell’Etna. A prescindere dalla perimetrazione amministrativa dei singoli comuni possiamo dare un limite geografico al comprensorio. A nord il limite è definito dalla costa tirrenica tra il fiume Imera settentrionale e il fiume Pollina. A est il confine è dato dalla valle del fiume Pollina, a Sud il confine non è così netto e si perde nell’altopiano tra il fiume Imera Meridionale, il fiume Salso e l’altopiano zolfifero del Nisseno⁵.

Con questo studio si vuole dare un contributo all’esercizio della programmazione territoriale che investe il territorio modificandolo nel suo uso, nella sua percezione, in pratica nelle relazioni tra infrastrutture, economie e paesaggio.

Questa ipotesi scaturisce da alcune formulazioni di natura programmatica e amministrativa indagate attraverso la sperimentazione di modelli di gestione sugli itinerari naturalistici e storico-culturali elaborati in questi anni.

L’esercizio della programmazione investe il territorio delle Madonie alla fine degli anni ‘90 con la creazione dell’Agenzia di Sviluppo Locale competente per il territorio (SO. SVI. MA.) nata come soggetto responsabile della gestione del Patto Territoriale delle Madonie. Un’iniziativa politica per consentire ai comuni del comprensorio, spesso troppo piccoli e isolati, di accedere al complesso sistema di incentivi per lo sviluppo messi a disposizione dall’Unione Europea per la creazione, l’accesso e il consolidamento di forme economiche competitive costruite a partire dalle peculiarità territoriali (non si immaginava in quel periodo il crollo del sistema economico basato sul prodotto interno lordo come indice di benessere, a cui assistiamo in questo periodo). Nello stesso periodo il Parco delle Madonie elabora

⁵ Cfr., MARIO GIACOMARRA, *Le Madonie cultura e società*, Ente Parco delle Madonie, Petralia Sottana 2000, p. 11.

il Piano Territoriale di Coordinamento. In questo clima, il territorio viene investito da una serie di attività che portano gli amministratori a confrontarsi costantemente per ricercare le competenze e le capacità progettuali necessarie quando, soprattutto nel 2000, occorrerà iniziare a produrre “progettualità” per aver accesso ai fondi UE, attraverso i bandi compresi nel Programma Operativo Regionale della Sicilia (POR Sicilia). Una breve disamina di come la programmazione comunitaria abbia investito il territorio madonita, dall’entrata in vigore dell’euro fino alle più recenti formulazioni e all’attuale livello di governance, ci consentirà di inquadrare la ricerca progettuale in un quadro programmatico di qualificazione dell’identità territoriale.

Il termine “programmazione”⁶ viene definito in questo momento storico come di processo di organizzazione, decisione e finanziamento effettuato per fasi successive e volto ad attuare, su base pluriennale, l’azione congiunta della Comunità e degli Stati membri al fine di conseguire gli obiettivi della politica di sviluppo regionale⁷.

«La programmazione dell’intervento comunitario è effettuata da ogni singolo Paese membro e da ogni singola regione sulla base delle linee guida fissate dalla Commissione Europea e attraverso specifici documenti e programmi di natura tematica riguardanti ciascuno l’utilizzo di un Fondo strutturale (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale FESR, Fondo Europeo di Orientamento e Garanzia FEOGA, Fondo Sociale Europeo FSE e Fondo per Strumento Finanziario di Orientamento della Pesca SFOP) o di una delle quattro Iniziative Comunitarie (URBAN per la rivitalizzazione economica e sociale delle città e delle periferie urbane in crisi, INTER-REG per la cooperazione allo sviluppo transfrontaliera, transnazionale ed interregionale, LEADER+ per lo sviluppo delle aree rurali dell’Unione e EQUAL per la lotta alle discriminazioni ed alle disuguaglianze sul mercato del lavoro)»⁸.

Le strategie vengono stabilite con Programmi Operativi (nazionali o regionali), l’attuazione viene affidata a Progetti Integrati Territoriali (PIT), programmi elaborati da partenariati locali che comprendono enti pubblici (comuni, province, comunità montane, camere di commercio, enti pubblici economici, comunità del Parco), rappresentanti di interessi diffusi (associazioni di categoria, culturali e del volontariato), nonché rappresentanze di associazioni locali (GAL, Leader, comitati di distretto industriale, rappresentanze dei patti territoriali), singole imprese. Un meccanismo complesso, necessario, per testimoniare all’Unione Europea la capacità di gestire il territorio e di immaginare scenari futuri sostenibili. In questa programmazione le Madonie intervengono con un Piano Integrato Territoriale (PIT 31 Reti Madonie 2000 – 2006).

La scelta dello strumento contiene nella sua definizione le modalità specifiche di attuazione degli interventi, è caratterizzato da un complesso di

6 Articolo. 9 del Regolamento (CE) 1260/99, Disposizioni generali sui Fondi Strutturali. p. 6 www.euroinfosicilia.it.

7 Cfr., www.euroinfosicilia.it.

8 Cfr., www.euroinfosicilia.it.

azioni intersettoriali, strettamente coerenti e collegate tra loro, che convergono verso un comune obiettivo di sviluppo del territorio e giustificano un approccio attuativo unitario.

Senza entrare nel merito delle azioni intraprese, l'aspetto più importante per questa trattazione è quello relativo alla necessità di creare il sistema di condivisione delle scelte per raggiungere un obiettivo comune. La fase è molto complessa, soprattutto se calata in una regione, la Sicilia, e in un territorio, quello madonita, dove, nonostante le affinità di origine storico-culturale, le differenze volute e costruite su personalismi di natura campanilistica diventano un ostacolo per la realizzazione della visione unitaria che lo strumento chiede. In questo quadro si riesce comunque ad ottenere un ottimo risultato, soprattutto se analizzato sul piano delle opere realizzate all'interno delle singole comunità. Mancando però una visione complessiva, la programmazione crea alcuni interventi sovradimensionati rispetto alla popolazione, contribuisce poco all'infrastrutturazione e affronta solo marginalmente le questioni relative alla mobilità.

Dopo questa prima fase di programmazione, se da un lato non si riesce, almeno così sembra, a costruire una vera e propria visione strategica dell'intero territorio, in cui le necessarie differenze diventino punti di forza, per creare quel sistema di reti e infrastrutture capace di velocizzare gli scambi e favorire la fruizione delle aeree interne in funzione delle loro qualità ambientali e storico-culturali, dall'altro lato rimane un grande esercizio di programmazione che produce un importante risultato nella costruzione di un livello di governance avanzato. Una fitta rete di scambi di informazioni, tecnologie e buone pratiche tra amministrazioni, imprese e apparati culturali che producono una nuova tensione fra gli attori dei sistemi economici, politici e culturali su cui si basa la gestione del territorio nelle sue trasformazioni. L'esercizio della programmazione produce un'importante e avanzata governance multilivello capace di gestire e trasmettere una notevole quantità di informazioni, attraverso la creazione di un sistema di scambi e relazioni tra le istituzioni, il mondo delle imprese e gli apparati culturali. Viene superata la concezione del "territorio-area"⁹ in cui il territorio è considerato come un'entità statica dove le influenze politiche si esercitano entro confini ben definiti e non sono più capaci di garantire competitività e sviluppo. Il comprensorio madonita tende a diventare "territorio-rete"¹⁰, in cui i centri urbanizzati sono concepiti come nodi in grado di trasferire e mettere in rete i valori radicati nel proprio territorio. Una nuova matrice culturale per incedere sulle pratiche di governo del territorio in cui valori materiali e immateriali, una volta rilevati, misurati e rappresentati saranno il patrimonio dell'evoluzione economica e sociale fondata sull'economia della conoscenza.

Con queste premesse si affronta la fase successiva della programmazione comunitaria, relativa al quinquennio 2007 – 2013, modalità nuove,

9 Cfr., CARMINE GAMBARDELLA, *Identità e contaminazione*, in MASSIMO GIOVANNINI - DANIELE COLISTRA (a cura di), *Spazi e culture del Mediterraneo*, Edizioni Kappa, Roma 2006, p. 17.

10 Cfr., CARMINE GAMBARDELLA, op., cit. p. 17.

così come nuova è l'Europa nei suoi confini e con la crisi economica che contribuisce a indebolire i sistemi economici locali. Se la programmazione 2000 – 2006 pretendeva dagli ambiti regionali la capacità di una visione strategica attraverso cui attivare contenitori per la progettazione, il nuovo investimento europeo pone in essere una serie di contenitori specializzati entro cui le regioni, sulla base dei loro programmi obiettivo, possono attingere fondi per la progettazione. Referente per la programmazione diventa il Dipartimento regionale della Programmazione della Presidenza della Regione Siciliana che

«rappresenta l'Autorità di Gestione del Programma Operativo FESR Sicilia 2007/2013. Oltre al rispetto dell'indirizzo strategico e dell'efficace attuazione del Programma, il Dipartimento ne assicura la coerenza con il Documento Unico di Programmazione 2007/2013 (DUP) insieme al necessario raccordo con il Programma Operativo regionale del FSE, con il Programma di Sviluppo Rurale del FEASR, con il Programma Operativo nazionale del FEP, con i programmi dell'Obiettivo Cooperazione Territoriale Europea che riguardano la Sicilia e con gli strumenti della politica regionale nazionale finanziata con le risorse del Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS)»¹¹.

Le Madonie, in questa occasione, non rinunciano a presentarsi come comprensorio e, in maniera più o meno condivisa, iniziano un confronto per determinare le modalità di accesso ai fondi per la programmazione. L'intenzione è quella di mostrarsi come organismo costituito da soggetti pubblici, il Parco e i comuni, soggetti privati e associazioni rivolte alla promozione culturale. L'idea è quella di riuscire a garantire servizi di rango urbano all'intero territorio.

Nasce così, in prima stesura, la Città a Rete Madonita, non un gesto fondativo, ma un semplice atto amministrativo con cui si sigla un protocollo di intesa tra enti di governo del territorio. I 22 comuni che avevano partecipato alla programmazione 2000 – 2006 provano ad affrontare una nuova sfida: diventare città.

La città è un organismo complesso, a cui difficilmente le dinamiche della vita nei borghi può adeguarsi. La città è un'«architettura»¹², è espressione della collettività, creazione dell'ambiente in cui questa vive. La definizione va inserita in un contesto positivista, in cui l'architettura è creazione inscindibile della vita civile e della società in cui si manifesta¹³.

La Città a Rete Madonita è un'intuizione di amministratori e operatori privati del territorio e si prepara ad accedere alle risorse per la programmazione alla fine del 2008 quando emerge un dato fondamentale, sostanziale, visto che si tratta proprio di numeri. Infatti, bisogna valutare la propria dotazione di servizi e confrontarla con il dato della popolazione; naturalmente il confronto fra questi dati non è a favore del comprensorio delle Madonie, in cui negli scorsi anni si è assistito, come in tutto il territorio

¹¹ www.euroinfosicilia.it.

¹² Cfr., ALDO ROSSI, *L'architettura della città*, Città Studi Edizioni, 1995, p. 9.

¹³ Cfr., ALDO ROSSI, op cit., p. 9.

siciliano, ad un andamento negativo della crescita demografica e a un discreto fenomeno migratorio. Inoltre è necessario trovare un modo per non vanificare gli interventi di programmazione isolandoli in un territorio a cui non si accede, se non sulla costa, attraverso la ferrovia. Insomma ci si rende conto che bisogna allargare il comprensorio e avere la possibilità di differenziare l'offerta dei servizi. Contemporaneamente i comuni della valle del Torto concludono l'esperienza del Piano Strategico Territoriale e la Provincia di Palermo elabora il Piano di Area Vasta mettendo in luce come i due comprensori, uniti in un'unica visione strategica per tutto il territorio, possono diventare competitivi e affrontare la sfida dei mercati.

«Nasce una nuova città siciliana, la quinta per popolazione e la prima per superficie interessata: Città a Rete Madonie Termini»¹⁴.

In questo clima nascono il partenariato e la convenzione tra gli enti che porteranno ad un accordo di governance. Il processo di rafforzamento della capacità programmatica è ormai riconosciuto dai nuovi documenti di programmazione europei, nazionali e regionali, come condizione indispensabile per perseguire in maniera efficace le politiche di competitività, di sviluppo e di coesione socio-economica. Secondo gli orientamenti comunitari, gli investimenti nel capitale umano e nei servizi amministrativi e pubblici rappresentano il presupposto essenziale per dare attuazione alla Strategia Europea per l'Occupazione ed agli obiettivi fissati dal Consiglio di Lisbona¹⁵. Le fasi successive di controllo della Strategia di Lisbona mettono in evidenza come sia necessario migliorare, da parte dei territori, l'elaborazione delle politiche di sviluppo e la loro attuazione, snellire e semplificare il quadro legislativo, per favorire la crescita economica, la qualità della vita sia dei residenti che degli avventori a vario titolo e creare nuovi e migliori occasioni per l'occupazione¹⁶. Obiettivi messi in evidenza contestualmente dal Documento Strategico Nazionale per la modernizzazione della Pubblica Amministrazione e precisati dal Documento Strategico per il Mezzogiorno in cui viene precisato:

«L'azione complessiva della Pubblica Amministrazione deve tendere sempre di più verso l'obiettivo di far progredire una cultura programmatico-amministrativa incentrata sulla qualità delle prestazioni, intesa come adeguatezza degli standard di professionalità degli operatori e attenzione alla soddisfazione di cittadini e imprese»¹⁷.

L'esperienza maturata dal comprensorio madonita in occasione del PIT

14 La città a rete Madonie-Termini. Accordo per una governance territoriale policentrica, consultabile presso So.Svi.Ma e Imera Sviluppo.

15 Cfr., Consiglio Europeo Lisbona 23 e 24 marzo 2000, Conclusioni della Presidenza, in www.strategiadilisbonalazio.it.

16 Cfr., *Affrontare la Sfida. Strategia per la crescita e l'occupazione*. Relazione del gruppo ad alto livello presieduto da Wim Kok del novembre 2004, in www.strategiadilisbonalazio.it.

17 La città a rete Madonie-Termini. Atti, protocollo di intesa e accordo per una governance territoriale policentrica, consultabile presso So.Svi.Ma e Imera Sviluppo.

31, l'esercizio del piano strategico di Termini Imerese, sono stati la premessa per valutare come nei due comprensori si erano già realizzate importanti innovazioni nel funzionamento delle singole amministrazioni. Sono presenti significativi livelli di avanzamento nell'attribuzione di funzioni associate e sono presenti, rispetto alla programmazione 2000 – 2006, nuove e migliori modalità nella capacità di programmare, monitorare, sorvegliare e valutare. Naturalmente non è un dato unico, non bisogna dimenticare che, fuori dal contesto della visione unitaria, ci sono delle differenze nelle singole amministrazioni, ma con un po' di coraggio e, perché no, anche accettando la sfida lanciata ai territori dal livello comunitario, ci si può riorganizzare per produrre mutamenti stabili ed irreversibili a tutti i livelli (economici, sociali, culturali).

La città a rete Madonie-Termini nasce con questa consapevolezza, ovvero essere in grado di gestire il territorio attraverso l'esperienza maturata nel rafforzamento delle competenze della pubblica amministrazione. Un insieme di processi e strumenti che, posti a sistema, possono aiutare le pubbliche amministrazioni a consolidare e sviluppare le competenze chiave connesse ai nuovi ruoli istituzionali richiesti. L'incorporazione delle competenze nelle persone, nei processi e nelle tecnologie, può supportare l'attuale modello sussidiario e dei sistemi partenariali connesso ai diversi obiettivi programmatici dei differenti livelli di articolazione della pubblica amministrazione. La città a rete Madonie-Termini vuole costruire un territorio in grado di garantire standard di servizi collettivi per la popolazione e per le imprese di rango urbano; attrarre nuove imprese e nuove risorse umane qualificate per porre un freno all'emigrazione; migliorare l'accesso ai servizi esistenti e attivarne di nuovi relativi al contesto territoriale allargato; promuovere un nuovo sistema di mobilità interna ed esterna al territorio¹⁸.

«La “nuova” Città nasce e si svilupperà in perfetta omogeneità con l'ambito territoriale che ha portato avanti esperienze di programmazione negoziata, di progettazione integrata e di pianificazione strategica. In piena continuità funzionale con la governance territoriale e le linee di sviluppo perseguite in quasi tre lustri»¹⁹.

La città a rete ha già recepito le dimensioni di prosperità economica, equilibrio sociale e ambiente salubre, indicatori dello sviluppo sostenibile secondo la “carta di Lipsia”²⁰ e si pone come obiettivo strategico il raggiun-

18 Cfr., La città a rete Madonie-Termini. Atti, protocollo di intesa e accordo per una governance territoriale policentrica, consultabile presso So.Svi.Ma e Imera Sviluppo.

19 Città a rete Madonie-Termini. Quadro strategico complessivo di Sviluppo Territoriale, www.sosvima.it.

20 Cfr., La “CARTA DI LIPSIA sulle Città Europee Sostenibili” è un documento degli Stati elaborato attraverso una partecipazione ampia e trasparente delle parti europee interessate. Essendo a conoscenza delle sfide e delle opportunità e del diverso patrimonio delle città europee dal punto di vista storico, economico, sociale e ambientale, i Ministri degli Stati membri responsabili per lo Sviluppo Urbano concordano su strategie e principi comuni per la politica di sviluppo urbano. I Ministri si impegnano a sostenere strategie di sviluppo urbano integrato e la relativa governance per la loro attuazione e, per tale scopo,

gimento della certificazione territoriale (EMAS²¹). Aspetto importante di questa visione è l'essere espressione del territorio stesso. La definizione della città a rete ha posto tre condizioni per stabilire un grado zero funzionale del territorio. È stato necessario per prima cosa riorganizzare i livelli funzionali esistenti (istituzionali, economici e socio-culturali) in termini nuovi, puntando ad ottenere livelli di aggregazione che riescano a raggiungere la massa critica necessaria per poter pianificare nuovi servizi e per renderli sostenibili (anche dal punto di vista finanziario) ed efficienti; in secondo luogo superare l'inadeguatezza (in termini di quantità e qualità) degli sforzi finalizzati alla mobilitazione di risorse e di operatori privati nei progetti e processi di sviluppo locale; infine recuperare i ritardi esistenti nella preparazione degli interventi progettuali di qualità.

Protagonista di questa esperienza politico-amministrativa è il territorio, sul territorio vengono infatti reperite le esigenze e le energie per costruire una strategia efficace tale da poter essere integrata con i programmi di cui si è dotata l'Unione Europea, per raggiungere gli obiettivi posti alla base della sua ragione di esistere. Le funzioni della Città a rete Madonie-Termini vengono inserite in sottosistemi specialistici a partire dalle questioni relative ai sistemi turistici, a quelli culturali e a quelli socio-sanitari.

In termini progettuali, la Città a rete Madonie-Termini può essere presentata come laboratorio della "ricostruzione ambientale"²², un'affermazione reale se riferita al suo passato recente e ricondotta ad una condizione culturale, quella europea, in cui il ripristino dell'equilibrio ambientale non è affidato più al solo concetto di presenza della natura (vegetazione) nel perimetro urbano, ma inteso come capacità latente dell'uomo che è in grado di modificare il territorio per migliorarne la sostenibilità²³. La città intesa come territorio è il posto in cui potere contemplare la bellezza, inserita come "sollevio nel corso della vita quotidiana"²⁴, funzione che apparentemente potrebbe essere immaginata come sostituibile dai sistemi di comunicazione non più legati allo spazio e al tempo. Ma la bellezza fruita attraverso il mezzo di comunicazione è esperienza indiretta e quindi condizionata. La città resta l'unica possibilità per la fruizione dei beni culturali in modo personale e diretto. Il nostro territorio è caratterizzato da piccoli e medi insediamenti e, sebbene a volte maltrattato dalle pratiche di speculazione fondiaria,

«insegna un apprezzamento responsabile e attivo del patrimonio culturale, localizzato nello spazio; aiuta a tenere sotto controllo l'enorme aumento

creano le strutture più opportune a livello nazionale.

21 Sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS = *Eco-Management and Audit Scheme*) è un sistema a cui possono aderire volontariamente le imprese e le organizzazioni, sia pubbliche che private, aventi sede nel territorio della Comunità Europea o al di fuori di esso, che desiderano impegnarsi nel valutare e migliorare la propria efficienza ambientale.

22 Cfr., LEONARDO BENEVOLO, *La città nella Storia d'Europa*, Laterza, Roma – Bari 2008, p. 219.

23 Cfr., LEONARDO BENEVOLO, op. cit., p. 218.

24 Cfr., LEONARDO BENEVOLO, op. cit., p., 219.

della diffusione culturale e funziona da riferimento stabile tra le sue effimere ondate. Nel match fra i due modi di fruizione dei beni culturali, la conduzione delle città e l'intelligenza dei suoi operatori possono giocare un ruolo importante»²⁵.

La città a rete deve porsi, per poter realmente realizzare i suoi obiettivi di crescita, come un “ambiente integrato”²⁶ in cui l'architetto, il progettista, ha la necessaria capacità di modellare lo spazio urbano per renderlo sempre più adatto a perseguire il pieno sviluppo delle esigenze umane. La qualità di questi spazi deve essere tale da trovare il giusto equilibrio fra spontaneità e regolarità, per favorire la convivenza degli interessi pubblici e delle iniziative private in un rapporto sinergico capace di stimolare la creatività e l'imprenditorialità. Un obiettivo importante questo, raggiungibile solo con gli strumenti della “mediazione aperta, graduale, perfettibile e non compiuta”²⁷. Il dato storico e la forte componente innovativa della progettualità sono gli elementi con cui rendere percorribile la via appena indicata. Confortante in questa avventura è la consapevolezza di lavorare in un territorio in cui i processi di modificazione più o meno scellerata, che hanno caratterizzato questi ultimi anni, non sono stati in grado di minare il carattere dei luoghi, per cui l'impresa di creare un paesaggio armonico e sostenibile rende l'“utopia di dare alla nostra società un contorno fisico migliore della sua attuale realtà”²⁸. In questa chiave, si capisce bene come la Città a rete Madonie-Termini potrebbe essere una realtà sostenibile per il territorio; attualmente resta un importante contenitore in cui le azioni di governance sono riuscite ad attivare operazioni finanziarie per l'infrastrutturazione e la creazione di servizi pensati in una logica di comprensorio in cui ottenere, attraverso il policentrismo, servizi per i cittadini di rango urbano. Cosa manca? Manca la consapevolezza “dal basso”²⁹ di appartenere ad una realtà urbana, manca la possibilità di realizzare gli spostamenti entro i quarantacinque minuti, ma con mezzi pubblici e ad un ritmo metropolitano.

La disciplina del progetto è, allora, nella sua accezione metodologica, l'unica in grado di garantire un dialogo interdisciplinare attraverso cui “ricercare concetti, leggi, proprietà che descrivono, interpretano, classificano, spiegano a vari livelli di generalità aspetti e fenomeni della realtà indagata; un dar forza al pensiero razionale riflessivo per spiegare i risultati ottenuti e anticipare risultati da sottoporre a ulteriori controlli per la loro conferma o per la loro falsificazione”³⁰. Al progetto viene chiesta la capacità di sintesi tra saperi e strumentazioni diverse, per consentire all'architettura di produrre figurazioni capaci di trasformare qualitativamente il territorio.

25 LEONARDO BENEVOLO, op. cit., p. 220.

26 Cfr., LEONARDO BENEVOLO, op. cit., p. 220.

27 Cfr., LEONARDO BENEVOLO, op. cit., p. 222.

28 Cfr., LEONARDO BENEVOLO, op. cit., p. 223.

29 Cfr. E-journal / Palermo Architetture / n. 6 / febbraio 2012.

30 PASQUALE CULOTTA, *La progettazione dell'architettura negli studi del dottorato di ricerca*, in www.UNIPA.it/dispa

1.2 Dimensione territoriale e costruzione del paesaggio

La programmazione politico-amministrativa considera il territorio come una piattaforma di sviluppo, un contenitore di beni da valorizzare e di servizi da offrire. Il progetto di architettura possiede gli strumenti, il metodo, gli apparati culturali per definire l'infrastruttura viaria un'occasione per la riscoperta del paesaggio nella sua costruzione e nella sua rappresentazione. Negli studi sulla rappresentazione del paesaggio il territorio è un luogo di risorse accessibili secondo criteri di sostenibilità. Il progetto è invece lo strumento in grado di stabilire le invarianti strutturali di un territorio e le sue regole di trasformazione, finalizzate al rispetto delle identità e alla valorizzazione delle potenzialità locali³¹. Legato alla percezione visiva, status a cui era stato portato dalle teorie estetiche di Ritter,

«[...] il paesaggio rappresenta la libera contemplazione della natura, non finalizzata ad uno scopo utilitario o all'analisi scientifica. La natura diventa paesaggio quando diviene oggetto di una contemplazione genuinamente estetica. [...]»³².

Oggi è necessaria una nuova formulazione del concetto di paesaggio, capace di attendere alla fruizione del territorio di cui ha bisogno la cultura contemporanea.

«Da stadio prescientifico del processo conoscitivo, il paesaggio si trasforma con l'affermarsi della cultura positivista in dato materiale da descrivere e classificare. Ciò che per Humboldt era "lo stato d'animo o lo stadio conoscitivo e perciò l'invisibile, diventa la cosa, perciò visibile ed esistente". D'altronde la natura bifronte del termine che denota in molte culture occidentali sia il contenuto della visione (un tratto di superficie terrestre) che la sua rappresentazione (un paesaggio su tela, un disegno, una fotografia, un'immagine costruita al computer), è all'origine della difficoltà di definizione e di prescrizione d'uso all'interno di una metodologia univoca. Dematteis sintetizza la storia del concetto individuando due tendenze fondamentali nella riflessione geografica: la prima vede il paesaggio come insieme di segni da interpretare (è quindi simbolo), nella seconda invece il paesaggio è una costruzione della mente, un modello razionale che spiega

31 CARLO TOSCO, *Il paesaggio come storia*, Il Mulino, Bologna 2007, p. 101.

32 CARLO TOSCO, op. cit., p. 83.

Dalla letteratura all'antropologia la possibilità di restituire una figurazione alla strada è una possibilità per la ricerca e la sperimentazione appartenente a quest'epoca. La qualità intrinseca che l'indagine sul nastro stradale pone in essere, è che questo rappresenta una componente fondamentale del paesaggio antropico, uno degli strumenti principali con cui organizzare, non solo fisicamente lo spazio dell'uomo³⁴.

L'essere collegamento tra centri abitati con una struttura più o meno urbana è condizione necessaria e sufficiente perché la strada possa configurarsi come infrastruttura. Gli elementi della strada attraverso il progetto diventano occasione per manifestare e trasformare l'infrastruttura territoriale introducendo le istanze legate all'identità e alla sostenibilità. Il presupposto è che la strada sia parte di un sistema di reti più vasto di quello del collegamento fisico tra poli abitati, ovvero, sia parte del sistema di relazioni che quotidianamente regolano gli scambi tra gli abitanti tanto a livello territoriale, quanto in quello ormai tangibile delle realtà informatiche. Il progetto per l'infrastruttura viaria ci pone di fronte ad un complesso sistema di reti di rapporti e di scambi che si sovrappongono, si mischiano e danno nuova vitalità e nuove forme alla fruizione dello spazio. Nel binomio infrastruttura – paesaggio la strada, intesa sia come idea che come strumento, consente di coniugare, nel rapporto tra turismo e paesaggio, la dimensione locale, legata al progetto dello spazio con quella territoriale, legata alla salvaguardia e al riassetto dei sistemi ambientali³⁵.

La contemplazione del paesaggio è un modo per superare la distinzione tra soggetto e oggetto, nell'indagare la natura per gli scopi propri dell'uomo: con la percezione estetica si restituisce la natura alla visione "inutile"³⁶. Al Pieno godimento. In questo modo il paesaggio viene recuperato nella sua appartenenza originaria al mondo del bello e delle arti. La fondazione di questa idea viene affidata alla sensibilità degli artisti, in particolare la pittura, che in quanto arte figurativa, avrà un ruolo determinante nell'educazione della nostra percezione visiva alla contemplazione estetica della natura³⁷.

«Il paesaggio è frutto di un'attività creativa dell'uomo, di un processo di artialisation. La trasformazione della natura in paesaggio si realizzerebbe in due modi: in visu, con l'intermediazione di modelli figurativi proposti dai pittori, dai poeti, dagli artisti, e in situ, sul terreno, grazie all'opera dell'architetto, del giardiniere, dell'urbanista³⁸».

33 GIROLAMO CUSIMANO, *Del paesaggio e della Sicilia: un'introduzione*, in GIROLAMO CUSIMANO (a cura di), *Scritture di Paesaggio*, Aloro Editrice, Palermo 1998, p.12.

34 Cfr., EUGENIO TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, Longanesi, Milano 1990, pag. 23.

35 Cfr., ADRIANO VENUDO, in LUIGI COCCIA (a cura di) op. cit., p. 95

36 Cfr., CARLO TOSCO, op. cit., p. 84.

37 Cfr., CARLO TOSCO, op. cit., p. 85.

38 CARLO TOSCO, op. cit., p. 85.

L'estetizzazione dei fenomeni ambientali assume nella cultura contemporanea diversi orientamenti: acquista grande valore nella sua capacità evocativa, è lo spazio in cui si realizza la percezione artistica, come contenitore di miti, sogni, emozioni. Viene letto come identità estetica dei luoghi a cui appartengono, sempre, la natura e la storia, e ognuna in un nesso inseparabile con l'altra. In Italia, dove la tradizione scientifica sui temi dell'ambiente e del territorio trova una sua profonda radice, il pensiero ritteriano viene elaborato da Rosario Assunto che traccia un'idea di paesaggio, un percorso nelle estetiche del bello naturale intrecciato con il fenomeno del giardino, inteso come spazio privilegiato di contatto tra il progetto e l'ambiente.

Nella seconda metà del '900 il paesaggio rivive una stagione scientifica. L'estetica assume un ruolo nella filosofia, nelle scienze geografiche e nella pianificazione territoriale. Queste ricerche si devono, in particolare, tra i tanti, a Kennet E. Boulding per il quale gli uomini non prendono le loro decisioni in rapporto al mondo, ma in rapporto all'immagine collettiva del mondo³⁹. Il pensiero si apre ad una nuova esperienza nella costruzione del paesaggio, in cui si eliminano le distinzioni tra arte e natura e si tende all'allargamento delle forme di esperienza del bello. Il paesaggio è frutto di una percezione plurisensoriale in cui il dato estetico non è più un fatto eccezionale, ma una componente per la vita di tutti i giorni⁴⁰.

«L'ambiente non è un "container" delle opere d'arte, ma una componente costruttiva della nostra esperienza. Le arti ambientali come l'architettura, l'urbanistica, il giardinaggio, la pianificazione paesistica, implicano un *engagement*, un coinvolgimento diretto del soggetto nel processo di formazione dell'esperienza⁴¹».

Si tratta quindi di una sorta di rivoluzione culturale in campo paesaggistico, non funzionano più i sistemi riduttivi degli standard urbanistici, occorre inserire il parametro qualitativo nella valutazione del territorio, l'immagine urbana si lega alla sua percezione formale. Possiamo condividere le formulazioni di Kevin Lynch, per il quale l'idea di figurabilità diviene concetto base, definito come la capacità di un oggetto fisico di evocare nell'osservatore un'immagine vigorosa, potentemente strutturata⁴². La ricerca di Lynch e quella di Gordon Cullen sono facilmente estendibili agli ambiti extraurbani, alla ricerca cioè di un senso del territorio percepito dalle popolazioni. Lynch elabora analisi progettuali capaci di qualificare figurativamente il paesaggio, stimolando le pratiche di partecipazione sociale.⁴³ Gli elementi di qualificazione sono marcatori territoriali, *landmarks*, preminenze spaziali e formali caratterizzate dall'architettura e capaci di realizzare una fruizione dinamica. Lo strumento con cui lo spazio viene "ordinato" è il percorso che lo attraversa. Questa lettura, fatta per elementi

39 Cfr., CARLO TOSCO, op. cit., p. 87.

40 Cfr., CARLO TOSCO, op. cit., p. 88.

41 Cfr., CARLO TOSCO, op. cit., p. 88.

42 Cfr., CARLO TOSCO, op. cit., p. 89.

43 Cfr., CARLO TOSCO, op. cit., p. 89.

significativi nel territorio ordinati da percorsi di fruizione, va integrata con il dato storico. La storia è quella del territorio, dove le stratificazioni rivelano i processi morfogenici che hanno permesso di creare gli elementi di qualificazione del paesaggio.

Le formulazioni teoriche fin ora esposte appartengono alla cultura del dopoguerra europeo, nell'Italia segnata dai bombardamenti e travolta dalla modernizzazione queste esigenze tardano ad essere accolte, la sensibilizzazione verso i caratteri formali dell'ambiente e le istanze di conservazione incontrano una certa resistenza. Gli studi e la ricerca progettuale di Luigi Figini e Alberto Pollini sulla morfologia delle costruzioni e la sensibilità di Giancarlo De Carlo verso i caratteri dell'architettura spontanea, sono i primi tentativi di recupero delle qualità paesaggistiche del territorio⁴⁴.

Tra la fine degli anni 60 e i primi degli anni 90 anche in Italia le forme ambientali, il riconoscimento dei caratteri permanenti, le qualità estetiche stratificate sono temi che iniziano a prendere piede nella ricerca accademica⁴⁵. La cultura progettuale italiana vive in questo periodo un importante momento di crescita e si delinea un filone di ricerca che, proprio partendo dalla questione della riqualificazione dell'immagine del paesaggio, porterà ad un contributo importante nella ricerca sulla struttura della città e sull'importante tema relativo al recupero dei centri storici.

La cultura architettonica contemporanea ha assimilato i temi relativi alla costruzione del paesaggio, all'immagine del territorio e la ricerca continua ad affinare gli strumenti relativi al *landscaping*. La ricerca produce strumenti grazie ai quali si tenta di superare la concezione vincolistica e monumentalista della tutela del paesaggio e favorire un approccio integrato alla pianificazione in cui il ruolo centrale spetta al progetto.

«[...], il progetto diviene strumento di confronto sui valori collettivi sedimentati nel contesto territoriale. Si riconosce ormai che l'incontro con la domanda emergente di paesaggio è per l'architettura da costruire, come in gran parte da costruire è un'analisi efficace dei rapporti di produzione, delle tecniche, dei processi e dei progetti che materialmente danno forma ai paesaggi⁴⁶».

Il paesaggio è tema di ricerca della contemporaneità, per la filosofia, per la geografia, per la sociologia, per l'antropologia, per le scienze umane in genere. La pianificazione lo pone al centro delle pratiche urbanistiche, il progetto è lo strumento attraverso cui si può costruire il paesaggio.

La costruzione e la rappresentazione del paesaggio, nel recente periodo, oltrepassano le frontiere linguistiche tradizionali oltre che quelle geografiche, dando vita ad un dibattito ampio in cui le possibilità offerte dalla circolazione delle informazioni, dovuta ai fenomeni della globalizzazione, hanno un ruolo centrale per la definizione delle ipotesi e la loro valutazione.

44 Cfr., CARLO TOSCO, op. cit., p. 91.

45 Cfr., GIOVANNI DURBIANO E MATTEO ROBIGLIO, *Paesaggio e architettura nell'Italia contemporanea*, Donzelli Editori, Roma 2003, p. 43

46 CARLO TOSCO, op. cit., p. 99.

Nel corso della storia, i temi del paesaggio hanno subito delle evoluzioni attraverso i fenomeni legati alla rappresentazione. È importante rilevare un dato, nel corso della storia è stata sempre la città a inventare e definire il suo altro e a predicarne le differenti forme del ritorno alla natura. In questo modo la città ha permesso di attraversare i temi, le ricerche relative all'esotico, al regionale, alla pianificazione paesaggistica, per arrivare in ultima istanza ad occuparsi di definire il paesaggio.

Due aspetti sono importanti nella comprensione delle tematiche relative alla questione della costruzione del paesaggio. Il primo riguarda la crisi della pianificazione del dopoguerra e la dissoluzione crescente delle divisioni abituali fra i poli identificabili del sistema territoriale: città-campagna-natura, città-industria-campagna-natura. Realtà che con l'inurbamento delle grandi città hanno perso i loro caratteri distintivi tanto da non poterne più delineare i limiti né fisici né amministrativi⁴⁷. Il fenomeno dello *sprawl*,⁴⁸ la crisi dell'agricoltura, delle attività di trasformazione e artigianali, la nascita delle grandi aree commerciali, i non luoghi⁴⁹ e gli spazi interstiziali hanno prodotto il desiderio di salvaguardia, identità e carattere del territorio. La risposta a questa nuova esigenza si è manifestata con la presa di coscienza da parte degli organi amministrativi e la costruzione di apparati salvaguardia. Un'operazione con cui si è data una prima risposta al bisogno di "natura" da parte dei cittadini⁵⁰.

Il secondo aspetto è quello dello statuto dell'immagine in quanto tale e delle ripercussioni nella nostra civiltà dell'immagine sul paesaggio⁵¹. Il paesaggio è al centro di una rete semiotica sofisticata, il turismo, la produzione di immagini sono importanti metri per valutare il nostro modo di scoprire e di memorizzare paesaggi. Un aspetto che ha l'ambizione di volere valutare l'autenticità dell'esperienza del paesaggio. La costituzione del paesaggio sembra riprodurre o copiare schemi predefiniti. Il paesaggio, da questo punto di vista, non può essere che il prodotto standardizzato della società dei consumi.

«La circolazione vertiginosa delle immagini-paesaggio nelle coscienze e nei media e la pratica turistica contemporanea sembrano dare ragione a una tale ipotesi. Il paesaggio come luogo comune per eccellenza (il paesaggio d'evasione, il paesaggio-cartolina, il paesaggio onirico, il paesaggio esotico ecc.), sembra corrispondere perfettamente all'idea di un valore estetico medio imposto a forza dagli altri senza che ce ne accorgiamo»⁵².

Da qui una riduzione, il paesaggio è sempre la mediazione di aspetti culturali, intellettuali e popolari, capaci di circoscrivere le componenti soggettive della percezione: l'esperienza del paesaggio è condizionata dall'assenza del soggetto stesso, del suo progetto di vita, insomma degli aspetti

47 Cfr., MICHAEL JAKOB, *Il paesaggio*, il Mulino, Bologna 2009, p. 9.

48 Cfr., RICHARD INGERSOLL, *Sprawltown*, Maltemi, Roma 2004, p. 15

49 Cfr., MARC AUGÉ, op. cit., p. 9

50 Cfr., MICHAEL JAKOB, op. cit., p. 10.

51 Cfr., MICHAEL JAKOB, op. cit., p. 10.

52 MICHAEL JAKOB, op. cit., p. 12.

fondamentali dell'esistenza.

Non si può negare il forte legame che esiste nella definizione di paesaggio con la pratica progettuale. Il progetto dello spazio, dell'uomo e per l'uomo, è il metodo con cui si disciplina la trasformazione del territorio. Un esempio di relazione tra pratica progettuale e paesaggio è offerto dall'esperienza cinematografica. Inizialmente il cinema ha rivelato i disastri che l'opera dell'uomo ha prodotto sul territorio⁵³, oggi è in grado, attraverso la costruzione virtuale di scenari reali, di proporre un destabilizzante punto di vista. La ripresa cinematografica è il sistema attraverso cui si è rappresentato l'aspetto dinamico della costruzione del paesaggio.

Il cinema è il primo testimone del "paesaggio violato". Con le sue opere Michelangelo Antonioni, per esempio, avvicina alla cinematografia un nuovo protagonista: il paesaggio. I suoi film coprono la totalità della natura, sublime e violenta come può essere un paesaggio insulare mediterraneo, sorprendente come quella dei paesaggi urbani e dei parchi, sconcertante come nei territori pesantemente industrializzati⁵⁴.

La rappresentazione cinematografica del paesaggio è frutto di una visione cinestetica che nasce quando i territori cominciano ad essere attraversati dalle strade ferrate. Il treno ha introdotto nei territori due maglie spaziali, la prima formata da punti fissi, le stazioni ai margini dei centri storici; la seconda è la rete dell'infrastruttura sulla quale, per la prima volta, il territorio non si definiva più a partire dalla prospettiva umana, ma seguiva quella fredda e razionale creata dal movimento della macchina⁵⁵. I finestrini del treno offrono una vista diagonale del mondo, una percezione insolita caratterizzata anche dal ritmo dato dalla regolarità del movimento del vagone sui binari. Il paesaggio è, anche in questo caso, il risultato delle immagini, a partire dal treno in movimento che relaziona la continuità del percorso alla discontinuità della prospettiva. Una percezione di laterale, con immagini composite che non appartengono più alla sequenza spaziale dei piani abituali. Il primo piano sparisce nell'immaginario dovuto alla percezione, il piano più lontano risulta stranamente esteso. Questa percezione dal mezzo di trasporto inizialmente non era qualificabile, l'effetto di dissociazione e di vertigine dovuto alla velocità, alla conseguente variazione continua delle immagini, provocava un malessere. L'esperienza del territorio attraverso il mezzo si caratterizza per l'unità di paesaggio costituita dalla sequenza o serie, dalla struttura discorsiva dell'immagini, in breve dall'aspetto filmico della vista cinetica⁵⁶.

«La nuova estetica cinetica si oppone all'immagine immobile e atemporale propria della tradizione artistica preimpressionistica che sta alla base del paesaggio immobile promosso dai cultori nostalgici del paesaggio»⁵⁷.

53 Cfr., CARLO TOSCO, op. cit., p. 92.

54 Cfr., MICHAEL JAKOB, op. cit., p. 108.

55 Cfr., MICHAEL JAKOB, op. cit., p. 110.

56 Cfr., MICHAEL JAKOB, op. cit., p. 112.

57 MICHAEL JAKOB, op. cit., p. 112.

L'immagine del territorio sfila davanti agli occhi di noi fruitori, la prospettiva è costruita dalle caratteristiche del mezzo di locomozione, la vista a partire dal treno genera un seguito di metapaesaggi, paesaggi-film instabili e sconcertanti. La novità nella percezione cinematografica avviene attraverso il recupero della visione frontale intervenuta con la diffusione dell'automobile.

«Il tragitto in automobile era un'esperienza delle più rivelatrici. La strada e una gran parte del paesaggio erano artificiali, e tuttavia non si poteva considerarli delle opere d'arte. D'altra parte, tutto ciò ebbe su di me un effetto che l'arte non aveva mai sortito. Inizialmente, non sapevo di cosa si trattasse, ma il risultato fu di disfarmi di molte idee che avevo sull'arte. Sembrava esserci là fuori una realtà che non aveva ancora trovato la sua espressione nell'arte. L'esperienza del viaggio in macchina era qualcosa di codificato ma mancava comunque di uno status sociale riconosciuto. Pensai che pareva chiaro che ciò annunciasse la fine dell'arte [...]. Non c'è la possibilità di inquadrare tutto ciò, bisogna solo farne l'esperienza⁵⁸.

In conclusione, è proprio la dimensione cinestetica del paesaggio, per la riflessione contemporanea, il tema su cui concentrare l'interesse per individuare quelle linee di trasformazione del territorio capaci di produrre paesaggi di qualità. Infatti, la percezione cinematografica mette in evidenza i temi dell'instabile, dell'effimero e il loro legame con gli aspetti unici dei territori attraversati. Insieme alla rete stradale, ai parcheggi, alle stazioni di servizio, la rete stradale ha prodotto trasformazioni nel corpo della città stessa, per adeguarne la spazialità al mezzo di trasporto, manifestando la necessità di una nuova concezione progettuale della strada stessa.

La dimensione del progetto, nella ricerca sul territorio della Città a rete Madonie-Termini, utilizza un itinerario turistico che attraversa i luoghi dal mare alla montagna, dialogando con le identità locali, mettendo in rete le peculiarità storico-culturali con quelle ambientali e ludiche. Si disegna un percorso teorico che, a partire dal riuso della ferrovia dismessa tra Fiumetorto e Castelbuono Scalo, raggiunge Gangi (ai confini con l'altopiano Nisseno) passando per Cefalù e i boschi protetti del Parco delle Madonie.

Il collegamento attraverso la ciclovia, oggetto della nostra ricerca, è pensato per muoversi nei diversi sistemi territoriali e offre verifiche progettuali e spaziali in ragione delle istanze che i luoghi di volta in volta pongono in essere. Le infrastrutture lineari coinvolte sono: i tratti di ferrovia dismessa tra Fiumetorto e Castelbuono Scalo, la statale 113 da Cefalù a Castelbuono Scalo, la statale 286 dal bivio di Castelbuono Scalo al bivio di Geraci Siculo, la statale 120 dal bivio di Geraci Siculo a Gangi.

58 TONY SMITH, *Talking with Tony Smith*, in *Artforum*, December 1966, 5, p. 19, in MICHAEL JAKOB, op. cit., p. 113.

1.3 Elementi del progetto per la riqualificazione dell'infrastruttura viaria.

Il progetto di riqualificazione dell'infrastruttura viaria è un'occasione, per la ricerca architettonica, di leggere la storia del territorio nelle sue stratificazioni, è anche il modo con cui il territorio si rivolge alle nuove istanze dell'economia e alla richiesta di sostenibilità proveniente dalla domanda del turismo culturale ed ecologico. Le modificazioni dei luoghi, la ricerca di relazioni con l'ambiente e i sistemi territoriali producono nuove spazialità atte ad offrire servizi commisurati alle esigenze della cultura contemporanea. L'infrastruttura è soggetta, in prima istanza, ad un livello di progettazione di natura tecnica, ingegneristica, in cui a partire da dati indicizzabili si definisce la tipologia stradale. Per chiarezza, in funzione del tipo di traffico che viene previsto per la strada, viene stabilita una "velocità di progetto" da cui deriva la tipologia costruttiva della strada.

I requisiti tecnici sui quali si basa la costruzione di una strada sono comunque stabiliti in base alla classificazione del Codice della Strada. Nell'articolo due le strade sono distinte in base alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, e quindi alle relative velocità di percorrenza, nei seguenti tipi:

- A - Autostrade;
- B - Strade extraurbane principali;
- C - Strade extraurbane secondarie;
- D - Strade urbane di scorrimento;
- E - Strade urbane di quartiere;
- F - Strade locali⁵⁹.

Dal punto di vista ingegneristico la velocità di progetto e i parametri di sicurezza del tracciato sono le informazioni che ne determinano le dimensioni e la forma. Consentono di definire una classificazione tipologica e in funzione di questa vengono ricavati i parametri tecnici per la progettazione e manutenzione⁶⁰. Lo studio delle prescrizioni, delle norme e dei tipi da

59 Cfr. Codice della Strada, Decreto Legislativo 30 aprile 1992, Titolo II della costruzione e tutela delle strade, articoli dal n. 13 al n. 45. in www.aci.it/sezioneistituzionale/.

60 Cfr. Manuale del Geometra, Edizioni Cremonese, Firenze 1992, p. 79 e seguenti.

cui si procede al progetto stradale, pone l'accento su un aspetto molto interessante e utile a comprendere come anche il carattere di una strada sia parte del suo progetto. Infatti le norme tecniche prevedono un'attenzione all'impatto ambientale e al valore estetico del tracciato rispetto alla topografia del sito⁶¹. Nella storia delle trasformazioni dell'infrastruttura viaria che attraversa il territorio delle Madonie la riqualificazione delle strade è stato sempre un fatto di adeguamento tecnico. In altri contesti in cui il turismo ambientale ed ecologico ha una storia meno recente troviamo alcune esperienze di studio delle relazioni fra infrastruttura e paesaggio. Una sperimentazione episodica, localizzata, legata a esigenze circoscritte, nelle quali l'infrastruttura è trattata per singoli frammenti in cui si rivela il carattere narrativo dell'architettura, il più delle volte attraverso operazioni di dettaglio, di adattamento al contesto, di inserimento paesaggistico. In numerosi casi questa opera di riprogettazione dello spazio infrastrutturale si manifesta come un'azione di aggiornamento linguistico rispetto alle tipologie spaziali in cui la logica di funzionamento non viene messa in discussione. In questo modo, nello spazio vengono depositati grandi oggetti autosufficienti che spesso si rivelano irrilevanti di fronte alla complessità dei sistemi territoriali a cui appartengono. L'architettura diventa, così, un corollario estetico del progetto infrastrutturale che risulta dato e ubbidisce a regole matematiche e tecniche in cui il progetto come disciplina di conoscenza e valorizzazione del territorio non riesce a stabilire nessuna sintesi fra la tecnica e la fenomenologia ambientale.

La concezione del progetto infrastrutturale, estesa anche all'opera viaria, deve avere, quindi, la capacità di imporre all'architettura il difficile confronto con il tema del governo della forma nella modificazione estesa del territorio. Resta chiaro come questa capacità dell'architettura non sia definibile attraverso azioni discrete stabilite attraverso un'indagine critica e compiuta con gli strumenti del progetto architettonico. La questione del progetto infrastrutturale si deve affrontare individuando, nei diversi materiali che compongono il territorio, un campo operativo entro il quale la costruzione della forma architettonica, ancorché discontinua, possa assumere un significato. La degenerazione di questo assunto sta nell'immaginare il manufatto infrastrutturale come elemento capace di diventare "monumento continuo"⁶² e quindi occasione per affrontare il salto di scala con il progetto di architettura. La strada non può più essere considerata struttura, spazio servente di connessione fra oggetti unici e autonomi. La strada, per le sue caratteristiche di trasformazione e fruizione del territorio, per la sua qualità di supporto alla mobilità (privata, pubblica, commerciale, informativa e per lo svago) trova la sua ragione d'essere nella complessità della sua sezione progettuale. Una dimensione del disegno dello spazio pubblico che non può essere assimilato a caratteri di eccezionalità o monumentalità, ma che consiste nella riduzione dello spazio a relazioni elementari. La strada è enunciazione di un carattere distributivo e percetti-

61 Cfr., Manuale del Geometra, op. cit., p. 79-20.

62 Cfr., MANFREDO TAFURI – FRANCESCO DAL CO, *Architettura Contemporanea*, Electa, Milano 2003, p. 347.

vo del territorio, è disegno dello spazio fisico attraversato. Il progetto degli elementi che definiscono la sezione stradale, a questo punto, più che obbedire al funzionalismo esclusivo della viabilità e all'economia del tracciato, deve avere la capacità di costruire un programma in cui l'“architettura può prendere parte direttamente alla formulazione dei contenuti di una cultura fondata sulla densità, sulla tecnologia e su una definitiva instabilità sociale”⁶³;

«[...], parlare di programma piuttosto che di funzione significa sostituire la concretezza contingente del primo all'astrattezza convenzionale del secondo; significa riconoscere come il funzionalismo avesse presto irrigidito la sua forza rivoluzionaria in una codificazione schematica, allontanandosi progressivamente dalla complessità e contraddittorietà della vita sulla quale pure pretendeva di basarsi.

La nozione di programma è viceversa ampia, inclusiva e decisamente eterogenea: comprende le funzioni, ma specificate nelle loro connotazioni contingenti; e comprende quelle condizioni entro le quali una vicenda edificatoria trova attuazione (risorse, norme, procedure, contesto, etc...). In virtù di tale ampiezza, e delle mutevoli relazioni che si stabiliscono tra i vari aspetti, il programma diviene luogo di contrattazione – sociale, economica, politica – assumendo un primo grado di variabilità, cui si deve aggiungere la variabilità dovuta direttamente alla instabilità delle destinazioni e dei modi d'uso degli spazi, [...].

Al cospetto di tanta suscettibilità di modificazione, il programma diviene più che mai oggetto d'interpretazione progettuale, restituendo all'architettura quella capacità di dare espressione a fatti sociali ed economici che le è propria»⁶⁴.

Definita questa impostazione metodologica, è chiaro che per un architetto (“architetto progettista”), la questione più importante è quella relativa al progetto della forma, della figura, o, per dirla con un'accezione più vicina alle espressioni linguistiche care agli studiosi delle tematiche relative al progetto delle infrastrutture a carattere territoriale, quella dell'“immagine-paesaggio”⁶⁵. La strada è sinonimo di transito e direzione del movimento, la modificazione di una strada nel suo tracciato, o la costruzione di una nuova strada, diventa “sinonimo di sovrapposizione e violenza: non si sottolinea che essa è connessione, raggiungimento, visione, narrazione, relazione tra ambiti privati e collettivi, tra misure e forme diverse dello spazio antropizzato, luogo della nostra dimensione collettiva, teatro della nostra socialità”⁶⁶. Per queste ragioni, la strada non può essere considerata un organismo immutabilmente chiuso. Ragioni sociali, quindi economiche e culturali, possono far convergere le strade verso nuovi centri e modalità d'attrazione con nuove forme di attraversamento e nuovi percorsi. In riferimento a questa ricerca, in particolare, il progetto di riqualificazione

63 Cfr., FEDERICO BILÒ (a cura di), *Rem Koolhaas. Antologia di testi su Bigness. Progetto e complessità artificiale*, Kappa, Roma, 2004, p. 9.

64 Cfr., FEDERICO BILÒ (a cura di), op. cit. p.11.

65 Cfr., MICHAEL JACOB, op. cit., p. 12.

66 Cfr., SERENA MAFFIOLETTI (a cura di), *Paesaggi delle infrastrutture*, Il poligrafo, Venezia 2005, p. 34.

dell'infrastruttura viaria che collega Imera a Gangi ha origine da una volontà di governance territoriale; che ricerca la possibilità di un dialogo in cui oggetto delle riflessioni non si ha il nodo in cui si sovrappongono più infrastrutture, ma il tracciato di una di queste. Il progetto dei nodi, infatti, finora è stata la principale risposta alla necessità di ridisegnare l'infrastruttura, con particolare attenzione al dibattito sul linguaggio dell'architettura e come risposta alla crescente domanda di immagini. In questi casi il tema affrontato riguarda spesso le questioni relative alle relazioni tra le forme delle architetture e la loro funzionalità. "Per quanto i tipi architettonici e le funzioni mutino e si contaminano, strade, ferrovie, tram, restano gli elementi essenziali della mobilità e della costruzione e manutenzione del territorio"⁶⁷:

«[...] il progetto della strada è separato dal progetto degli altri elementi costitutivi lo spazio edificato, urbano e non. L'incontro della strada con il luogo è casuale; l'utente è chiunque; la forma è una non-forma.

Il paradosso della strada e la difficoltà del suo statuto progettuale consistono nel fatto che il suo disegno è riduttivamente inteso come bidimensionale, provando della tridimensionalità propria della sua spazialità. La riduzione della strada da tridimensionale a bidimensionale libera il progetto stradale dalla maggior parte dei vincoli che la introdurrebbero a un rapporto complesso e adeguato con la realtà dei contesti attraversati»⁶⁸.

Le recenti realizzazioni in campo viario prestano attenzione, soprattutto quando si tratta di opere infrastrutturali di grande rilevanza territoriale, a quanto la ricerca contemporanea ha prodotto sugli spazi pubblici legati all'infrastruttura. Se la nuova infrastruttura, nel suo progetto, viene informata dei caratteri e delle tecniche necessarie perché nel suo processo di realizzazione sia parte integrante del territorio e strumento per la costruzione del paesaggio, quando si tratta di intervenire sui tracciati esistenti le operazioni non superano i processi di manutenzione o adeguamento alle norme in materia di sicurezza stradale. Notiamo come questioni relative al progetto su arterie esistenti, sta nascendo una nuova sensibilità per i caratteri del territorio e per le ricerche in merito alla sostenibilità ambientale. Questa ricerca vuole, in tal senso, contribuire alla costruzione di un metodo per l'approccio progettuale ai processi di qualificazione degli itinerari madoniti esistenti. Infatti elemento unificante per questi itinerari è il loro valore storico, culturale e ambientale, nonché la loro funzione specifica: essere sistema di collegamento alternativo e capace di dare valore a peculiarità del territorio che ormai appartengono alla coscienza collettiva e spesso sono già sottoposte a vincoli di salvaguardia.

La strada nuova non è più serpeggiante come quella antica che si adeguava viziosamente a tutte le minime accidentalità del terreno, e alle varie forme di insediamento: essa corre veloce, ampia, non indugia sugli insediamenti, e case e nuclei abitati si dispongono rispetto ad essa non più ammassandosi lungo la vecchia arteria, ma distanziandosi indifferentemente

67 Cfr., SERENA MAFFIOLETTI, op. cit., p. 34.

68 Cfr., SERENA MAFFIOLETTI, op. cit., p. 34.

le une dalle altre, quasi senza una regola motivata dalla distanza. Ciò è possibile dato che oggi l'automobile e la motorizzazione hanno reso superflue le vecchie regole di aggregazione fondate sulla funzione utilitaristica del vivere, secondo precisi rapporti di spazio

Responsabile di questa trasformazione, ma non l'unico, il sistema viario che ha presentato alcune problematiche differenti riguardo al suo rapporto con il paesaggio. Da una parte è sempre più invasivo, nella sua nuova accezione di corridoio utile solo allo spostamento veloce, divenendo così barriera e fonte di inquinamento per i luoghi. Dall'altra permette un nuovo modo di raggiungere, percepire e quindi comprendere il paesaggio stesso, diffondendo ovunque la presenza dell'uomo nel territorio, in particolar modo lungo i propri manufatti stradali. In ultimo, in quanto elemento strutturante, presenta segni di cedimento e labilità dinanzi alla perdita dei suoi caratteri identitari culturali, che hanno comportato inevitabilmente la sua semplificazione e omologazione⁶⁹.

La strada sembra cioè aver perso il ruolo di misura, di scansione e di organizzazione morfologica. Anche nei casi in cui essa sia presente come elemento caratterizzante e strutturante del paesaggio rischia comunque la sua cancellazione o la sua banalizzazione (in caso ad esempio di processi di adeguamento). Il progetto si applica alla strada che diventa un sottoinsieme del sistema delle "reti" (infrastrutture e servizi), che insieme ai "corridoi qualificati", dei Beni Culturali, dell'ecologia, etc. rappresenta uno strumento per ripensare il territorio dove l'infrastruttura è l'ossatura persistente a qualsiasi forma di insediamento, città diffusa compresa⁷⁰.

«La strada in questa formulazione deve essere vista come elemento progettuale legato più che all'estetica del flusso e della complessità ad un'estetica del buon senso, autolimitativa, in cui è accettabile solo ciò che non si vede»⁷¹.

Il progetto della strada è chiamato, allora, a qualificare gli spazi in cui l'opera viene realizzata, indagando le reali possibilità di interferenza e coesione tra i diversi ambiti disciplinari (tecnica, arredo urbano o territoriale, ambiente, paesaggio, etc). È un progetto di spazio pubblico. La concezione dell'infrastruttura come spazio pubblico mette in evidenza come in questo momento storico l'attenzione del progetto si è spostata verso le reti, i bordi, capaci di esprimere nuove centralità e nuovi valori di senso⁷².

Il progetto per la strada, del suo essere spazio pubblico per il movimento, ha l'ambizione di ristabilire relazioni con il territorio. Il suo carattere di oggetto estraneo, ma non indifferente, permette agli utilizzatori di sviluppare con tempi e modalità differenti gli usi potenziali⁷³.

Le caratteristiche del progetto di riqualificazione dell'infrastruttura via-

69 Cfr., EMANUELA MORELLI, *Disegnanre linee nel paesaggio*, op. cit., p. 5

70 Cfr., ALDO AYMUNINO, *Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero*, Skira, Milano 2006, p. 17.

71 Cfr., ALDO AYMUNINO, op. cit. p., 18.

72 Cfr., ALDO AYMUNINO, op. cit., p. 18.

73 Cfr., ALDO AYMUNINO, op. cit., p. 21.

ria, in qualità di spazio pubblico, devono essere tali da dimostrare come una progettazione consapevole possa contribuire, anche con strumenti assai contenuti, alla contestualizzazione paesaggistico-ambientale, alla territorializzazione, all'efficace risposta alle diverse utenze della strada⁷⁴.

In conclusione i principi dell'infrastrutturazione stradale dei quali dobbiamo senz'altro tenere conto quando ci occupiamo di riqualificazione di tracciati esistenti li possiamo così sintetizzare:

«Unità. Concetto essenziale nella composizione architettonica l'unità suona come richiamo e, al contempo, come interrogativo nel progetto delle infrastrutture. Unità: essa può essere condizione imprescindibile dell'identità figurativa di un'infrastruttura. Le attuali dimensioni delle reti, la velocità, la percezione in movimento, l'eterogeneità e complessità dei territori sondano la resistenza di questo concetto nel passaggio dal singolo manufatto alla dimensione dell'intera infrastruttura.

[...] La comprensione della nuova identità riconduce a coerenza figurativa non solo le opere d'arte maggiori, ma molti manufatti secondari, la cui presenza - inevitabile, ma erroneamente considerata secondaria - fortemente caratterizza l'infrastruttura medesima»⁷⁵.

«Identità dell'infrastruttura/identità del paesaggio. A una visione del progetto derivante dalle geometrie del movimento se ne integra una, che di ogni strada esplora la valenza formale: artefatto costruttore del paesaggio abitato, essa è composta da molti e diversificati materiali progettuali, si specifica da luogo in luogo, si declina caso per caso.

[...] Che lo degradi o lo valorizzi, la strada interloquisce fortemente con il territorio attraversato, con le unità paesaggistiche che lo compongono, la multiformità, la complessità, sovente il suo disordine. Il problema dell'unità-identità del manufatto-infrastruttura non esiste in "astratto", ma solo entro una più complessa concettualmente vasta unità: l'identità paesaggistica dei luoghi»⁷⁶.

«Conservazione/innovazione. Il progetto delle infrastrutture stradali genera sempre un inedito incontro tra i nuovi manufatti e le modificate condizioni di fruizione/percezione del luogo: per questo non è contemplabile entro ipotesi di sola conservazione del territorio. Tale incontro richiede la predisposizione di strumenti progettuali produttori di nuove sintesi, che insieme assumono luogo e strada come poli dialettici della nuova unità figurativa: non l'infrastruttura, ma il luogo infrastrutturato»⁷⁷.

«Le ragioni di una strada. [...] La strada è infatti generalmente intesa come tramite verso una meta, è progettata come distanza, sospensione, vuoto, attesa tra due punti, non come percorso. Eppure, la letteratura, la musica, la pittura, la fotografia, il cinema... sottolineano la dimensione estetica dello spazio del movimento e del viaggio; eppure il paesaggio italiano presenta dalla strada sequenze della propria storia e della propria arte.

[...] Finalizzare il progetto di una strada anche all'elaborazione e alla percezione della struttura narrativa di un territorio apre nuovi scenari nelle ipotesi dei progettisti e delle amministrazioni, inducendo altresì comportamenti più del valore dei paesaggi culturali, della loro conservazione e

74 Cfr., SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, *Spazi, Figure, paesaggi delle strade contemporanee*, Il Poligrafo, Padova 2009, p. 15.

75 SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, op. cit., p. 15.

76 SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, op. cit., p. 16.

77 SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, op. cit., p. 16.

promozione, così come atteggiamenti più moderati e responsabili nella conduzione dei veicoli»⁷⁸.

«*Monofunzionalità/polifunzionalità*. La complessità funzionale e morfologica dei territori serviti unita alla diversificata e interrelata mobilità di persone e merci impone la puntuale definizione di ogni strada come risposta a situazioni e difficoltà attuali e specifiche. L'abbandono della progettazione per soluzioni tipo, che ha caratterizzato la cultura architettonica nei recenti decenni, non può non innervare la produzione e della strada secondo le nuove declinazioni di spazio pubblico, vissuto da molteplici utenti, destinato ad albergare attività e comportamenti diversificati»⁷⁹.

«*Interdisciplinarietà*. La complessità morfologico-funzionale delle strade e il loro inserimento in contesti fortemente edificati, caratterizzati da discontinuità, richiedono una progettazione fondata sul dialogo tra urbanistica, ingegneria, architettura, progettazione paesaggistica ed ecologico-ambientale. [...] Questo dato impone non solo un'elaborazione sintetica di tutti questi apporti disciplinari, ma anche una riflessione sul compimento dell'opera, che non si conclude con il manufatto-strada, ma nel completamento delle azioni di qualificazione e valorizzazione dei luoghi in cui essa è inserita e che essa è chiamata a servire»⁸⁰.

78 SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, op. cit., p. 17.

79 SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, op. cit., p. 17.

80 SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, op. cit., p. 17.

1.4 Infrastruttura e turismo sostenibile

1.4.1.1 Turismo e fruizione del territorio

Le attività produttive legate alla fruizione turistica del territorio assumono un ruolo chiave nei programmi della Città a rete Madonie-Termini, per via delle ricadute sull'economia, nell'occupazione e sul settore sociale.

Alla pratica turistica appartengono le forme e le manifestazioni del viaggio e del soggiorno, così come tutta l'infrastruttura necessaria perché uno spostamento per ragioni di istruzione, religione, svago, cura o per qualunque causa non utilitaria, possa compiersi⁸¹. La ragione più profonda del turismo sta quindi nell'esigenza e nella possibilità di potersi spostare. Il viaggio quindi è il vero motore dell'economia turistica, le mete, i luoghi del turismo per eccellenza sono quei siti in cui fattori naturali, sociali, storici, economici e tecnici consentono di creare attrazioni per il viaggiatore. Nella storia degli spostamenti, come è facilmente intuibile, l'elemento che ha avuto l'influenza più importante sulle dinamiche turistiche è l'estensione della linea ferrata e la facilità di accesso a questo mezzo di trasporto. Dalla prima metà del 1800 fino ad oggi i mezzi di trasporto e le infrastrutture ricettive sono stati gli elementi con cui le economie del turismo hanno dialogato con i territori.

«L'epoca che stiamo vivendo può essere definita del *turismo globale* ed è caratterizzata dal fatto che non esistono più luoghi da scoprire, ma formule di visita diverse, sulla base di marcate differenze sociali e culturali nella domanda, nel medio e lungo periodo, appare destinata a diversificarsi ulteriormente. Nel conseguire che l'offerta diviene sempre più specializzata ed attenta a fornire soluzioni di visita personalizzate, tanto che nascono nuove forme di turismo e nuove modalità di praticare le tipologie tradizionali. In altre parole, vanno configurandosi caratteri alternativi al turismo di massa, nel tentativo di offrire al turista un'esperienza diversa o, comunque, autentica. I fattori alla base di un tale sviluppo del mercato turistico sono connessi sicuramente all'aumentato livello socioeconomico della popolazione dei Paesi avanzati, ma anche alle migliorate condizioni di accessibilità per un numero crescente di destinazioni turistiche, rese più vicine dallo sviluppo dei trasporti e dalle recenti pratiche di viaggio

81 AA. VV., Dizionario Enciclopedico Italiano, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma 1970, p. 461

Il turismo di massa prima e i fenomeni legati al turismo globale oggi hanno prodotto e continuano a produrre impatti economici e territoriali, le realtà produttive legate al turismo rappresentano un'opportunità di sviluppo per le comunità, ma contemporaneamente sono attivatrici di un uso del suolo e dell'ambiente che non sempre si è rivelato sostenibile, dando vita a fenomeni di stress ambientale come l'aumento della pressione antropica e lo scollamento culturale fra elementi di tradizione e modernità nelle popolazioni locali. Sono, infatti, differenti i motivi per cui si compiono spostamenti per turismo e ad ogni motivo corrisponde una o più tipologia di turista, con esigenze e aspettative di viaggio costruite su un profilo che ha origini culturali, economici, sociali e psicologici.

Le attività turistiche si confrontano e si completano con le economie già presenti nei territori, raramente il turismo può essere considerato, da solo, il motore trainante dello sviluppo nel sistema territoriale di riferimento, ma la sua combinazione con le realtà produttive presenti rappresenta una forma di valorizzazione delle risorse e in alcuni casi anche di conservazione e trasmissioni di saperi che altrimenti rischiano di sparire. In questo contesto sociale e culturale particolare importanza ha la collaborazione fra le istituzioni pubbliche e le realtà private. Si innescano nei territori una serie di strumenti pianificatori e politiche di settore orientate alla promozione e all'infrastrutturazione dei siti per consentire lo sviluppo e la continuità di attività produttive legate alla fruizione turistica del territorio. Tra le esperienze più interessanti, vediamo all'interno dei sistemi di governance che caratterizzano il territorio della Città a rete Madonie-Termini, la nascita di distretti turistici tematici. I distretti turistici hanno l'importante ruolo di creare aggregazione di più comuni dalle attrattive e risorse turistiche complementari, tanto da configurare un ambito territoriale caratterizzato da economie di agglomerazione, diffusione di know-how e reti di relazioni, fiducia tra le imprese e senso di identità⁸³. L'ambito delle economie legate al turismo è strettamente connesso a questa ricerca, tanto negli aspetti di sostenibilità, quanto perché l'esercizio progettuale è rivolto alla trasformazione del territorio attraverso l'infrastruttura per il turismo. Sono quindi attori e partner, almeno per quanto attiene lo sviluppo economico e la promozione: il Distretto Culturale, *Il paesaggio dei miti e delle narrazioni. Itinerari del patrimonio culturale immateriale del mediterraneo*; il Distretto Turistico Territoriale, denominato *Cefalù e Parchi delle Madonie e di Himerà*; il *Distretto turistico della Targa Florio*; il progetto pilota *Ecoturismo Mediterraneo*; i *Centri Commerciali Naturali*; e l'*Albergo Diffuso*⁸⁴.

82 ENRICA LEMMI, *Dallo "spazio consumato" ai luoghi ritrovati. Verso una geografia del turismo sostenibile*, Franco Angeli, Milano 2009, p. 36.

83 Cfr. ENRICA LEMMI, op. cit. p. 56.

84 Vedi: www.sosvima.com/attivita-e-servizi

1.4.1.2 Turismo e Sostenibilità Ambientale

Oltre a generare trasformazioni nella dotazione infrastrutturale il turismo è legato alla qualità dell'ambiente nell'ottica della nuova consapevolezza del forte legame tra la vita dell'uomo e lo sfruttamento delle risorse naturali.

Le infrastrutture per il turismo hanno la necessità, ma anche l'obbligo, di rinnovarsi per rispondere alla sempre diversa e specializzata domanda turistica con le peculiarità ambientali del territorio. Il turismo infatti, nel suo essere fenomeno di massa, ha trasformato il viaggiatore in un utente di servizi. Il viaggio, in questa accezione, non è più esperienza del tempo libero, ma è uno spostamento compiuto nel minor tempo possibile verso luoghi più o meno lontani dalle abitudini e dai percorsi che la quotidianità delle azioni impone nei propri contesti sociali, culturali ed economici.

L'essere fenomeno di massa nei contesti territoriali a cui è stata data una valenza turistica ha provocato un danno alle risorse ambientali, culturali e sociali dei luoghi. La storia delle trasformazioni urbane degli insediamenti costieri nel bacino del Mediterraneo⁸⁵ ci consente di comprendere questo fenomeno e di capire come il turismo di massa abbia dapprima investito le coste, con modalità che man mano sono sempre diventate più intensive, fino a trasformarsi in veri e propri fenomeni che favoriscono la speculazione (villettropoli⁸⁶) e l'abusivismo edilizio. Negli anni '60 sotto l'effetto del boom economico, abbiamo assistito alla costruzione dell'infrastruttura turistica nei nostri territori. Inizialmente il fenomeno si è concentrato sulle coste con la costruzione di "grandi alberghi e condomini con affaccio mare, successivamente abbiamo assistito al fiorire di villaggi, seconde case e ristrutturazioni, che hanno trasformato i caratteri formali di specifiche località ai gusti di una nuova classe media in cerca di auto-rappresentazione"⁸⁷. Il territorio ha così subito la cementificazione incontrollata della linea costiera provocando la perdita di caratteri identitari propri delle comunità marine, un edificato poco incapace di leggere le qualità architettoniche e spaziali dei luoghi che nel tempo ha provocato problemi di inquinamento, eccedenza di rifiuti e in molti casi alla perdita dell'identità storica e culturale delle comunità. La problematica è immediatamente percepita dalle intelligenze del periodo, già nel 1964 quando, Casabella⁸⁸ dedica due numeri successivi al fenomeno della cementificazione della costa. Le premesse al turismo in Italia nascevano però con altri programmi e si

85 Cfr. LUIGI PIAZZA, *Identità e turismo. Città lineari di costa ed un caso studio*, Ila palma, Palermo 2008.

86 s. f. inv. Agglomerato di villette; riferito anche a episodi di abusivismo edilizio intensivo, www.treccani.it. Il termine è un neologismo, la definizione è tratta dall'uso giornalistico della parola con cui viene denunciata questa pratica dell'edilizia. In questo contesto ci riferiamo all'esperienza condotta nel Workshop di progetto Ri-Cyclo condotto all'interno della ricerca PRINN 2013 dal prof. Marcello Panzarella, in cui il riuso della linea ferrata Fiumetoroto-Castelbuono Scalo è occasione di progetto per una ciclovia turistica capace di riqualificare questa parte della costa tirrenica in cui la speculazione edilizia ha consumato ettari di territorio a vocazione turistica e con grandi valenze ambientali.

87 Cfr., GIOVANNI DURBIANO E MATTEO ROBIGLIO, op. cit, p. 62.

88 Vedi Casabella-Continuità, 1964, nn 283, 284, dedicati alle coste italiane.

approcciavano al territorio con un presupposto che può essere sintetizzato con l'affermazione del 1942 di Giò Ponti, in occasione della lezione tenuta alla Direzione Generale dell'Ente Nazionale Italiano per il Turismo (ENIT)⁸⁹, in cui sostenne la tesi secondo la quale:

«Mentre in altri il paese è un fatto alberghiero [...], in Italia il turismo è fortunatamente un'altra cosa, poiché il viaggio in Italia è un episodio nella vita di chi lo compie, è formazione dell'intelletto e del gusto, è educazione. Turismo da noi non è industria, è un fatto di cultura⁹⁰».

Una tesi, smentita dalla storia dell'edilizia turistica italiana, che ha contribuito alla costruzione di una forma di mercato speculativo, continua almeno fino alla fine degli anni '90 quando inizia a manifestarsi una nuova consapevolezza per cui:

«il mare, conservando il suo ruolo attrattivo, sembra perdere oggi il carattere di risorsa turistica unica ed esclusiva che invece aveva avuto fino agli ultimi anni del secolo appena trascorso. Il turismo, pur continuando a gravitare sulla fascia costiera, inizia ad assumere una valenza esplorativa indirizzandosi nell'entroterra, alla scoperta di luoghi dimenticati che suscitano interesse in quanto custodi di una identità meno debole e incerta di quella che contraddistingue i territori costieri di recente formazione. Gli spazi per il turismo vanno dunque ricollocati all'interno di una nuova geografia urbana in cui il "cittadino-turista" si muove liberamente sul territorio usufruendo di attrezzature e servizi dislocato su di esso»⁹¹.

Il rapporto tra la pratica amministrativa, la necessità della società di re-alizzare investimenti produttivi nei settori turistici e la rinnovata sensibilità del turista che torna ad essere viaggiatore consapevole provoca e promuove una critica ai modelli del turismo di massa per cui alla promozione turistica basata essenzialmente sulla competitività dell'offerta si contrappone una politica incentrata sulla riqualificazione dei caratteri e valori territoriali dei luoghi oggetto di visita.

«Un turismo, quindi, 'disegnato' sulla struttura fisica e sociale del territorio; attento alla scelta dei criteri con cui operare; diversificato nei modi, nei flussi e, pertanto, integrato con il tessuto economico, sociale e culturale della località turistica. In definitiva, un turismo alternativo a quello tradizionale, che variamente viene definito come "turismo dolce", "ecoturismo", "turismo responsabile", "turismo compatibile", ma, per la maggior parte "turismo sostenibile". Un turismo non per pochi, ma un'attività in grado di superare gli aspetti negativi connessi alla stagionalità del turismo

89 Con il Decreto Legge n. 35 del 14 marzo 2005, convertito, con modificazioni, nella legge 14 maggio 2005, n. 80, l'ENIT - Agenzia Nazionale del Turismo, è subentrata con accresciute e più articolate missioni istituzionali ad una quasi centenaria attività dell'Ente Nazionale Italiano per il Turismo. Dotata di autonomia statutaria, regolamentare, organizzativa, patrimoniale, contabile e di gestione, l'Agenzia Nazionale del Turismo è sottoposta alla attività di indirizzo e vigilanza del Ministro del Turismo. È l'Ente che ha il compito di promuovere l'immagine unitaria dell'offerta turistica nazionale e di favorirne la commercializzazione. (www.enit.it)

90 LUIGI COCCIA (a cura di), *Architettura e turismo*, Franco Angeli, Milano 2012, p. 16.

91 LUIGI COCCIA op. cit., p. 10.

di massa. In effetti, la domanda privilegia il rapporto di autenticità con il luogo visitato; l'offerta, riveduta attraverso la recente impostazione, apre opportunità economiche a maggiore diversificazione che, in un sistema d'offerta integrato, determinano nuova occupazione e benefici per il territorio locale»⁹².

È necessario quindi un turismo sostenibile, cioè un modello di sviluppo per il territorio finalizzato a creare condizioni di compatibilità ambientale, sociale ed economica tra le attività turistiche e le risorse del territorio. Infatti già nelle qualità ambientali del sito possiamo trovare validi attrattori per il turista; saranno perciò le infrastrutture a rendere sostenibili queste relazioni e a produrre un impatto relativamente contenuto sull'ambiente per realizzare quei livelli di sviluppo e benessere con cui la comunità è in grado di contribuire a trasformare gli elementi globalizzati del turismo in operazione di promozione del luogo e la qualità della progettazione nella trasformazione dei siti.

«La Comunità ha il compito di promuovere: uno sviluppo armonioso, equilibrato e sostenibile dell'attività economiche, un elevato livello di protezione dell'ambiente ed il miglioramento della qualità di quest'ultimo»⁹³.

I concetti di sostenibilità nello sviluppo hanno un passato, infatti li troviamo già all'interno dei Trattati dell'Unione, da quello di Maastricht del febbraio 2002 a quello di Amsterdam del luglio 1997.

I programmi comunitari costituiscono un quadro di riferimento unitario per i paesi membri ponendo l'accento sulla necessità di favorire l'integrazione delle politiche, l'ampliamento degli strumenti di governo, la condivisione delle responsabilità e la sussidiarietà. Queste pratiche, affiancate alla finanza pubblica regionale, consentono di contribuire agli investimenti, tendono alla compatibilità ecologica degli interventi.

L'obiettivo dei singoli territori è quello di riuscire a rendere efficace l'uso delle risorse naturali. Un'impostazione necessaria a rendere i modelli di sviluppo sostenibile anche in campo ecologico.

Il sistema economico così programmato deve essere in grado di produrre benessere senza sfruttare eccessivamente le risorse naturali e non sovraccaricare le capacità di assorbimento dell'ambiente. L'infrastruttura per il turismo, quindi, oltre a favorire lo sviluppo economico di quest'attività, ha il ruolo di riuscire a realizzare delle opere capaci di favorire la simbiosi con l'ambiente naturale e, oltre a valorizzare il territorio, evita fenomeni di consumo dei fattori di attrattività dei luoghi. Questi processi si attivano soltanto se si realizza la piena collaborazione fra gli istituti culturali e per la ricerca scientifica, le autorità locali e regionali e gli interessi economici privati, consentendo così di sviluppare, oltre alle forme tradizionali di turismo, anche esperienze alternative (agriturismo, turismo ecologico, cicloturismo, turismo sportivo) capaci di attivare percorsi di crescita virtuosi anche nelle aree interne e periferiche. Agli enti locali ai quali il compito di

92 ENRICA LEMMI, op. cit. p. 74.

93 ENRICA LEMMI, op. cit. p. 82.

riconoscere e far conoscere le peculiarità dei sistemi territoriali e stabilire delle politiche capaci di promuovere uno sviluppo sostenibile in funzione dei servizi offerti, della tutela del patrimonio culturale e ambientale, delle ripercussioni sociali. Nel nostro caso, nel contesto delle scelte di governance, la Città a rete Madonie-Termini recepisce l'istanza di sostenibilità che viene tanto dalle esigenze della programmazione, quanto dalle istanze culturali e sociali, e utilizza il Piano Integrato di Sviluppo Territoriale⁹⁴ (PIST) come strumento per affrontare l'infrastrutturazione a rete del territorio. L'articolazione di questo strumento permette di realizzare all'interno di una cornice strategica complessiva, atta ad evitare sovrapposizioni ed incoerenze fra progettazioni, gli interventi che nei prossimi dieci anni segneranno l'evoluzione della Città a rete Madonie-Termini⁹⁵.

«Le azioni programmatico-progettuali elaborate nell'ambito del PIST agiscono direttamente su uno dei due sotto-sistemi nel quale si declina il macro Sistema Naturalistico Ambientale (quello relativo al Sistema Agricolo Ambientale viene sostanzialmente attivato dal Piano di Sviluppo Locale del GAL Madonie) e su tre dei quattro sotto-sistemi nei quali si scompone il macro Sistema Territoriale Urbanizzato. Complessivamente quindi il PIST intercetta quattro dei sotto-sistemi che agiscono nella costruzione della Città a rete Madonie-Termini. Nel dettaglio i tre livelli di forte specializzazione sono stati orientati nell'ambito del Sistema Integrato del Parco delle Madonie e degli ambiti archeologici e naturalistici, del sistema Turistico, Culturale e Residenziale e del Sistema delle attrezzature e dei servizi pubblici. Su tutti e tre agisce in maniera trasversale – pur con i limiti di attivazione riservati ai PIST che non hanno la possibilità di attivare Piani Integrati di Sviluppo Urbano (PISU) – il Sistema delle Attrezzature per la Mobilità»⁹⁶.

Gli strumenti del PIST pensati in ragione della sostenibilità turistica e ambientale sono quelli dedicati al sistema Integrato del Parco delle Madonie e degli ambiti archeologici e naturalistici, al sistema Turistico-Culturale e Residenziale e al sistema delle Attrezzature per la Mobilità. Partendo dalla necessità di valorizzare gli interventi realizzati con la programmazione negoziata 2000-2007 e di irrobustire l'offerta in campo ambientale, il Piano di Gestione del Parco delle Madonie si pone gli stessi obiettivi e in più prevede, nella sua linea strategica per la sostenibilità ecologica, di innescare processi di sensibilizzazione didattica ambientale per far conoscere i siti e la Rete Natura 2000 mentre, nelle strategie per la sostenibilità socio-economica, punta a migliorare le condizioni di fruibilità del pubblico in condizioni di eco-compatibilità⁹⁷.

La Città a rete nel suo territorio comprende circa il 30% del patrimonio di biodiversità del Mediterraneo; attraverso la realizzazione di 7 centri vi-

94 Cfr., Linee Guida per l'attuazione territoriale del PO FESR 2007-2013, Asse VI "sviluppo urbano sostenibile".

95 Vedi: Città a rete Madonie-Termini. Quadro strategico complessivo di Sviluppo Territoriale, www.sosvima.it.

96 Città a rete Madonie-Termini. Quadro strategico complessivo di Sviluppo Territoriale, www.sosvima.it.

97 Vedi: Città a rete Madonie-Termini. Quadro strategico complessivo di Sviluppo Territoriale, www.sosvima.it.

sita il PIST pone degli strumenti atti a coniugare salvaguardia e sviluppo sostenibile che tendono a introdurre l'elemento "interpretazione ambientale"⁹⁸ quale nuovo prodotto su cui realizzare connessioni e rafforzare elementi di attrezzature preesistenti.

In materia di sviluppo turistico, il PIST eredita un livello di programmazione più avanzato. L'ambito turistico-culturale parte da alti livelli di specializzazione a livello comprensoriale, questo sistema contiene azioni progettuali considerate di grande rilevanza qualificativa e quantitativa basate su tre specializzazioni. La prima relativa alla necessità di "riposizionare e destagionalizzare"⁹⁹ il turismo balneare della fascia costiera in affanno per la concorrenza dei paesi emergenti. La seconda mira a rafforzare l'ecoturismo ed il turismo culturale verso le aree interne in cui negli ultimi cinque anni si è registrata una crescita. La terza, vuole introdurre nuovi attrattori per aumentare la presenza turistica nelle zone più interne del territorio.

A partire da queste tre tipicità la progettualità è indirizzata verso il segmento turistico del termalismo e del benessere: il parco termale di Termini Imerese, il percorso di acqua terapia a Geraci Siculo e il polo termale delle acque sulfuree di Sclafani Bagni. Inoltre, individuando delle peculiarità sul territorio, quali il Geopark, si tende all'integrazione con gli altri parchi europei e a recuperare alcuni contesti ambientali parzialmente degradati. Attorno all'osservatorio astronomico di Isnello (recentemente finanziato dal CIPE) si intende realizzare il turismo scolastico-scientifico e riuscire a recuperare l'ex Camping di Contrada Mongerratti. A Petralia Sottana poi, recuperando l'ex macello, è prevista una struttura in cui possano svilupparsi imprese operanti nell'ambito culturale del teatro e del cinema. Parallelamente a questi interventi più grandi si sono previsti una serie di interventi complementari che su tutto il territorio riescono a dare quell'offerta di servizi appartenente alle qualità di una città.

1.4.2 Turismo, Infrastruttura e Servizi

Aree interne è il modo con cui si indicano quei territori distanti dai centri di produzione dell'economia, nella nostra dimensione sociale e culturale area interna è quel territorio lontano dalla città e dalle principali vie di comunicazione. Il turismo, nel tempo, è diventato bene di consumo, favorendo la formazione di un interesse verso le eccellenze di beni culturali e naturali il cui valore è talmente riconosciuto per cui gli stessi sono soggetti a vincoli di conservazione e salvaguardia. La pratica della salvaguardia è tanto più presente quanto più è già l'interesse per questi siti da parte del viaggiatore. Il turismo può essere in grado di attivare percorsi virtuosi di sviluppo quando i territori contengono beni culturali e naturali il cui valore è universalmente riconosciuto.

L'essere lontano dai circuiti turistici della globalizzazione e globalizzati

⁹⁸ Vedi: Città a rete Madonie-Termini. Quadro strategico complessivo di Sviluppo Territoriale, www.sosvima.it.

⁹⁹ Vedi: Città a rete Madonie-Termini. Quadro strategico complessivo di Sviluppo Territoriale, www.sosvima.it.

ha fatto nascere sui territori delle aree interne un nuovo interesse verso aspetti dell'ambiente, delle preesistenze e della loro conservazione. In questi luoghi dalla dimensione dilatata il turista è chiamato a fare un'esperienza di viaggio in cui i suoi interessi personali, le sue attitudini sono al centro della richiesta turistica. Il viaggio viene compiuto con un orizzonte molto più ampio dilatato nella sua dimensione geografica e in quella temporale. La scoperta dell'ambiente naturale è collegata alla vita dei borghi storici e alla punteggiata di beni architettonici che ne raccontano la storia. Percorsi a fruizione lenta consentono di far nascere itinerari eno-gastronomici, tradizioni popolari e artigianali, percorsi didattici, vie di pellegrinaggio religioso, percorsi ciclo-pedonali e tante altre forme di conoscenza del territorio quante sono le peculiarità locali che si possono mettere in rete. Il turismo leggero si diffonde assecondando la domanda di viaggiatori per cui viaggiare è fare esperienza per la scoperta e l'arricchimento personale. La presenza di parchi naturali e riserve ambientali ha posto all'attenzione degli appassionati, territori che non avevano la possibilità di costruire un'offerta turistica tradizionale.

Il ruolo di salvaguardia e promozione è stato assunto dall'istituto dei parchi naturali che nella loro formazione sono stati materia di attenzione per il mondo dell'ambientalismo e per alcuni settori del mondo della conservazione dei beni storici, architettonici e archeologici. Con l'aumento dell'interesse degli operatori del turismo i parchi hanno assunto un ruolo importante nella pianificazione e nella programmazione territoriale, con la redazione del "piano pluriennale del parco"¹⁰⁰ definendo:

- a) organizzazione generale del territorio e sua articolazione in aree o parti caratterizzati da forme differenziate di uso, godimento e tutela;
- b) vincoli, destinazioni di uso pubblico o privato e norme di attuazione relative con riferimento alle varie aree o parti del piano;
- c) sistemi di accessibilità veicolare e pedonale con particolare riguardo ai percorsi, accessi e strutture riservate ai disabili, ai portatori di handicap e agli anziani;
- d) sistemi di attrezzature e servizi per la gestione e la funzione sociale del parco, musei, centri visite, uffici informativi, aree di campeggio, attività agro-turistiche;
- e) indirizzi e criteri per gli interventi sulla flora, sulla fauna e sull'ambiente naturale in genere».¹⁰¹

In Italia i parchi sono nati per motivi connessi alla salvaguardia di specie naturali e/o vegetali a cui si aggiunge la conservazione delle formazioni geologiche e la qualità storico-culturale dei luoghi, hanno la possibilità di diventare il motore dello sviluppo sostenibile per il turismo nei territori dove i caratteri identitari hanno ancora un importante valore e sono fortemente radicati negli aspetti sociali e culturali dei luoghi.

¹⁰⁰ I contenuti del piano per il parco sono stabiliti dalla legge n. 394 del 1991 con cui si individua nella Comunità del parco il soggetto titolato a redigere un piano pluriennale economico e sociale per la promozione delle attività compatibili, individuando i soggetti chiamati alla realizzazione degli interventi previsti eventualmente anche attraverso accordi di programma.

¹⁰¹ art. 12 della L. 394/1991.

«I turisti si sono avvicinati ai parchi cercando soprattutto la natura ma hanno incontrato il paesaggio. Attraverso questa speciale angolatura si è tentato di coniugare materialità e immaterialità, oggettività e soggettività, letture fisico-ambientali e interpretazioni intuitive ed emozionali. Il turismo ha dunque facilitato un passaggio di scala molto importante che potrebbe contribuire a ridisegnare il territorio e la città contemporanea a partire dagli interstizi di natura (o aree residuali, per dirla con Gille Clement) che puntualizzano i tessuti urbani e pseudo urbani»¹⁰².

Il Parco delle Madonie e il parco Archeologico di Himera sono le aree protette più importanti presenti sul territorio della Città a Rete Madonie Termini. Vaste porzioni del territorio caratterizzato da una forte identità segnano e qualificano, almeno formalmente, l'offerta turistica dei comuni soggetti all'accordo di governance.

Il Parco delle Madonie istituito agli inizi degli anni 90¹⁰³ si estende sul territorio di 15 dei 30 comuni che fanno parte dell'accordo di governance Città a rete Madonie-Termini comprendendo i comuni tra la costa (Cefalù) e l'altopiano tra le valli del massiccio delle Madonie, il fiume Imera meridionale e le formazioni sulfuree del nisseno. La convivenza dell'Ente con il territorio, i suoi abitanti e le attività agro-pastorali tradizionali non è semplice. La forte presenza di vincoli e la blanda attività di promozione non favoriscono l'incontro tra Ente ed utenti. A distanza di 25 anni l'Ente Parco delle Madonie cerca di presentarsi non solo come organo di tutela, ma come organismo preposto al coordinamento delle attività che tendono a far scoprire il territorio nelle sue specificità e quindi mira a forme di turismo lento con cui far crescere la consapevolezza per favorire lo sviluppo sostenibile delle attività che l'area protetta accoglie.

Il parco Archeologico di Himera e l'Antiquarium che ne ospita i reperti delle diverse campagne di scavo costituiscono uno dei più grandi siti archeologici dell'Europa meridionale. L'Antiquarium tettonicamente installato sul declivio della collina sovrasta la grande area archeologica dove il tempio della Fortuna è il frammento più importante. Il sito si trova nella grande pianura di Buonfornello¹⁰⁴ nel punto in cui il fiume Imera settentrionale raggiunge il mare in posizione strategica al centro dell'ampio golfo tra Cefalù e Termini Imerese. L'area archeologica pur definita nella perimetrazione ancora oggi non ha un assetto amministrativo delineato e l'area è soggetta a lavori di infrastrutturazione ferroviaria che nel recente passato hanno permesso di compiere una nuova ed importante campagna di scavi. L'area archeologica di Himera pone istanze di qualificazione, una nuova sfida per la ricerca architettonica, quanto per consentire la fruizione infrastrutturando il parco, tanto per il necessario sistema di valorizzazione

¹⁰² MASSIMO SAGOLINI, *Turismo e aree protette*, in LUIGI COCCIA (a cura di) op. cit., p. 76.

¹⁰³ Obiettivi, specificità territoriali, itinerari di fruizione ambientale e sportiva sono ben documentate sul sito istituzionale dell'Ente Parco delle Madonie all'indirizzo www.parcodellemadonie.it.

¹⁰⁴ Cfr., AMEDEO TULLIO, *Itinerari archeologici in Sicilia*, Flaccovio Editore, Palermo, 2002.

promozione di cui il territorio ha bisogno per consentire lo sviluppo di attività turistiche sostenibili.

Le aree protette riconoscono ai luoghi qualità ambientali, culturali e tradizionali innate, radicate nell'identità, spesso inconsapevoli, ma sempre pronte a riaffiorare nella coscienza collettiva. Di fronte al fenomeno del turismo di massa, finalizzato dal consumo del territorio, con grande impatto sull'ambiente e sulle tradizioni locali, la scoperta del paesaggio grazie alle forme di turismo alternativo consente di operare progettualmente sul territorio puntando alla sostenibilità degli interventi. Il *turismo culturale*, infatti, si distingue per questa necessità di finalizzare il viaggio alla conoscenza complessiva dei caratteri dei luoghi, delle loro ricchezze artistiche, architettoniche e archeologiche. Insieme al turismo culturale si è sviluppato l'*eco-turismo* che ricerca le bellezze dei luoghi e dei monumenti e contemporaneamente si interessa alle qualità ambientali, alle usanze delle popolazioni, delle tradizioni legate all'alimentazione, all'artigianato, al folklore e allo sfruttamento delle risorse naturali¹⁰⁵

Una strada capace di stimolare il turismo sostenibile e rendere fruibile i territori nella loro rappresentazione ha il dovere, allora, di portare quei valori che appartengono ai luoghi, alla storia e alla costruzione del paesaggio.

In termini di paesaggio, della sua costruzione culturale e della sua rappresentazione, la viabilità può essere divisa in due grandi gruppi di strade che esprimono il modo con cui esse si rapportano con i luoghi attraversati. Il primo individua le grandi direttrici, o comunque grandi strade di importanza primaria in quanto collegano tra loro i centri maggiori, attraversano vasti territori e svelano nel loro percorso immagini/territorio molteplici. Il tracciato esprime un rapporto tra strada e paesaggio attraverso i veicoli con cui il fruitore da un lato si confronta con la vasta scala della geografia e dall'altro si scontra con la scala locale dei luoghi. L'infrastruttura viaria è l'asse principale della struttura insediativa e agisce fisicamente nell'organizzazione spaziale. I punti di incontro tra la strada e i luoghi del sistema territoriale definiscono l'ancoraggio e la continuità del tessuto antropizzato e/o urbanizzato, segnano e identificano l'identità del territorio a cui il tracciato si rapporta¹⁰⁶. Le aree di sosta, di accesso, i caselli autostradali, le rampe degli svincoli, le aree di servizio sono per il progetto di riqualificazione dell'infrastruttura le nuove porte di accesso alla "città", intesa come sistema territoriale.

Il secondo gruppo di strade è costituito dai collegamenti locali di competenza statale, provinciale e comunale fino ad inoltrarsi nel fitto reticolo di sentieri, strade poderali, vicinali, etc. che disegnano l'infrastruttura agricola del territorio. Un sistema-infrastruttura con una grande capacità organizzativa del territorio il cui disegno rappresenta come l'azione dell'uomo riesce a trasformare il territorio in paesaggio.

L'immagine paesaggio dei luoghi è suscitata dalla relazione diretta, intima e unica che il fruitore instaura con il territorio nei suoi elementi di

105 Cfr., CARLO TOSCO, *Paesaggio storico e turismo sostenibile*, in Luigi Coccia, op. cit., p. 140.

106 Cfr., EMANUELA MORELLI, *Strade e paesaggi della Toscana*, op. cit., p. 7.

valore storico-culturale e con l'ambiente naturale. Chiese, masserie, sistemi vegetali, costituiscono la matrice di riferimento per definire le relazioni con i luoghi e quindi recuperare la dimensione del paesaggio.

Tra le strade di questo secondo gruppo vanno considerate anche quelle che articolano il paesaggio urbano, ovvero il disegno della città, dei suoi spazi pubblici di relazione e le relazioni interconnesse fra edifici, piazze, abitazioni, servizi pubblici e infrastrutture in cui si svolge la vita degli abitanti stessi¹⁰⁷.

Il progetto di architettura per la riqualificazione dell'infrastruttura viaria consente di rivelare il carattere dei luoghi, ne produce una riconoscibilità e contribuisce alla creazione di piani di comunicazione per favorire nuove modalità di fruizione per il territorio e le sue peculiarità culturali e ambientali nella sua capacità di essere paesaggio. La "dimensione paesaggistica"¹⁰⁸ e l'"intermodalità"¹⁰⁹ sono i temi progettuali da affrontare con la ricerca progettuale sul territorio della Città e rete Madonie-Termini nei suoi sistemi di trasporto per il turismo sostenibile, rimettendo in discussione il compito della mobilità e il "significato stesso del viaggio: la sicurezza, meglio il comfort, ad esempio sono diversamente importanti e perseguibili"¹¹⁰.

Il programma per la riqualificazione della strada, come abbiamo visto, nasce dalla necessaria e continua riflessione sul rapporto tra strada e territorio attraversato, in funzione delle condizioni di sicurezza e nel rispetto dell'ambiente naturale. Lo strumento progettuale resta quello delle sezioni, longitudinali e trasversali all'asse stradale, con cui si esprime il grado di relazione tra strada e territorio circostante e la possibilità del controllo visivo, acustico e insediativo:

«Ad alcune strade viene in questo modo riconosciuto uno specifico ambito spaziale, formato dalla carreggiata e dai suoi bordi, entro i quali si muove il viaggiatore. Carreggiata e bordi sono progettati congiuntamente, in un disegno unitario che si congiunge e si separa dalle quote del terreno adiacente, componendo un dialogo tra strada e paesaggio formato dal susseguirsi di rilevati e sterri, di andamenti rettilinei e curvilinei, di innalzamenti e ribassamenti. Ritorna la lezione della strada-parco: il bordo è elemento essenziale del progetto stradale; la strada è lo spazio progettato nel quale la carreggiata corre; il disegno del tracciato non può prescindere dal paesaggio che lo accompagna.

Questo complesso progetto assume in una strategia unitaria le molteplici condizioni morfologiche del luogo: nel caso di scavo, il ribassamento delle carreggiate ne trasforma i bordi in un pendio verde [vegetale]¹¹¹, che può essere risolto come estensione della campagna adiacente; nel caso di complanarità, rilevati artificiali sono innalzati allo scopo di garantire la continuità delle condizioni spaziali e visive. Scavi e rilevati si susseguono,

107 Cfr., EMANUELA MORELLI, *Strade e paesaggi della Toscana*, op. cit., p. 7.

108 Cfr., SERENA MAFFIOLETTI (a cura di), *Paesaggi delle infrastrutture*, op. cit. p., 38.

109 Cfr., SERENA MAFFIOLETTI (a cura di), *Paesaggi delle infrastrutture*, op. cit. p., 38.

110 Cfr., SERENA MAFFIOLETTI (a cura di), *Paesaggi delle infrastrutture*, op. cit., p. 38.

111 Riteniamo più opportuno utilizzare il termine "vegetale" anziché "verde", siamo portati ad associare il termine al colore il che può provocare distorsioni nella costruzione dell'immagine-progetto nel momento in cui si sta procedendo al disegno dello stesso.

inframezzati da aperture sul territorio in modo da alternare campi visivi con profondità assai diverse: rinchiuso dal pendio limitrofo, esteso in grande profondità nel paesaggio. Il bordo della strada è sempre oggetto di disegno: erbe, cespugli, alberi, fiori multicolori, con tracciati geometrici o con studiata spontaneità, accompagnano il viaggiatore, che percorre il proprio tragitto in questo spazio, controllato dal disegno, isolato dalla [vegetazione]^{112,113}.

La strada è strumento di mediazione, progetto architettonico per la qualificazione dello spazio attraversato, forma architettonica, tettonica e topografica con cui si trova la capacità di stabilire un nuovo ordine all'interno di nuovi significati, provenienti, dalle esigenze di una società in continua evoluzione culturale. La strada ri-progettata è, quindi, un investimento per le politiche di fruizione del territorio-paesaggio a partire dalla necessità di ripensare il tema dell'infrastruttura viaria in cui il manufatto ingegneristico non si limita al nastro stradale ma anche agli spazi aperti limitrofi per ripensare il suo ruolo in funzione di una fruibilità collettiva.

Il territorio entra a far parte del programma progettuale con i suoi elementi fisici e percettivi: geologia, idrologia, geomorfologia, flora, luce, immagine-paesaggio e con la sua capacità di gestione dei servizi in rete: Distretti turistici e sanitari, consorzi produttivi e assetti amministrativi. La strada pone i suoi parametri tecnici: velocità, tracciato e suo andamento planimetrico e altimetrico, curve, raggi di curvatura e sicurezza del percorso. Infine, ma non meno importante, nell'affrontare la progettazione bisognerà considerare anche le esigenze dei diversi mezzi di trasporto usati in queste tipologie di viaggi turistici. La mobilità non è quindi solo automobilistica, a questa si sovrappongono quella dipendente da gruppi organizzati che si spostano in autobus, quella dei motociclisti nel fine settimana e, infine, il sempre crescente numero di cicloturisti. La strada deve necessariamente sopportare i traffici commerciali, quindi, fino a quando una mobilità alternativa non sarà in grado di migliorare i trasporti di merci, questi saranno presenti sulla carreggiata.

Il sistema territoriale Città a rete Madonie-Termini presenta diversi scenari con qualità ambientali differenti. L'esperienza del viaggio in questi scenari consente di attraversare quattro aspetti che caratterizzano questa parte della Sicilia. I frammenti dell'area archeologica di Himera, le tracce del sistema agricolo, la massiccia presenza della Rocca e della Cattredrale di Cefalù e l'inabissarsi rapido del massiccio madonita nel mare Tirreno, sono elementi naturali e topografici su cui si costruisce il paesaggio della costa. Le sinuose forme della collina, coltivata con vigneti e uliveti, la calle sul fiume Pollina e la presenza del Castello ventimigliano di Castelbuono, definiscono il paesaggio collinare. Il grande bosco di sugheri, le cime delle Madonie innevate, la grande masseria Pintorna, la strada che scompare fra gli alberi e l'apparire del mare, delle isole Eolie distanti e impalbabili, sono elementi del paesaggio nel tratto che da Castelbuono raggiunge Geraci Siculo. Infine la grande valle che accoglie il fiume Imera meridionale con

112 Vedi nota 111

113 SERENA MAFFIOLETTI (a cura di), *Paesaggi delle infrastrutture*, op. cit., p. 38.

la montagna che dolcemente si apre per accogliere i campi cerealicoli e foragei costellata dai borghi che popolano i crinali delle montagne. Sistemi territoriali diversi per qualità ambientali e clima, ma uniformati da una forte identità storica e culturale comune. La contea dei Ventimiglia di Geraci è presenza culturale e committenza artistica per un lungo periodo nel territorio le tracce del dominio ventimigliano iniziano già nel XIII secolo e proseguono fino alla metà del XVII¹¹⁴. L'omogeneità culturale che caratterizza il sistema territoriale madonita è un elemento di grande rilevanza nella formazione di quella figurabilità che si ricerca per la governance Città a rete Madonie-Termini e che consente di trovare caratteri formali che appartengono alla cultura costruttiva del lungo periodo che il territorio vivrà nel grande stato feudale dei Ventimiglia di Geraci. L'eredità di Rocche, Castelli, Monasteri, Conventi, Abbazie, Priorati, Chiese rurali, Eremi e Masserie¹¹⁵ costruiti per il controllo e la sicurezza del territorio nella intera superficie. L'eredità del periodo ventimigliano è testimoniata in modo ancora più presente all'interno dei tessuti urbani dove oltre le architetture resta l'importante committenza artistica¹¹⁶.

Lo studio dei collegamenti viari tra Gangi e Buonfornello ha consentito di leggere le quattro macro-aree ambientali in un contesto storico-culturale di grandi affinità per cui nella costruzione delle immagini i segni, gli oggetti trovano sempre un'identità capace di caratterizzarne il percorso.

Il progetto dell'infrastruttura turistica con il suo programma affianca, si sovrappone, si discosta dal sistema viario. Il movimento determina la percezione del paesaggio, dei materiali, la storia del territorio. L'esercizio della progettazione in questa occasione cerca di avere un atteggiamento duale, da un lato all'interno delle macroaree paesaggistiche individuate il sistema infrastrutturale e costituito dagli elementi funzionali e dalla vegetazione che interagiscono tra loro e con il territorio, dall'altro lato l'infrastruttura è definita da elementi puntuali: superfici per la sosta, punti panoramici, attrezzature per i servizi informativi, continuità tra le aree boscate, trattamento delle superfici orizzontali e verticali dove camminare, correre con le biciclette e con le automobili. I primi tendono a ostruire l'immagine paesaggio del territorio, ne raccontano l'identità culturale e tracciano una via per lo sviluppo sostenibile nei sistemi economici. I secondi sono gli oggetti che formalmente e fisicamente rendono tangibile l'immagine del territorio e permettono l'esperienza del paesaggio.

Il ridisegno della Strada Statale da Buonfornello a Gangi, passando per Cefalù, Castelbuono e Geraci Siculo è un atto di conoscenza del territorio, della sua struttura topografica e delle sue forme. La razionalizzazione delle informazioni cartografiche e reali consente di comprendere come il

114 Cfr. SALVATORE FARINELLA, *Storia delle Madonie*, Edizioni Arianna, Geraci Siculo 2010, p. 87 e segg.

115 Cfr., GIUSEPPE ANTISTA (a cura di) *I tesori Architettonici nel Parco delle Madonie*, Ente parco delle Madonie, Petralia Sottana 2011, p. 11 e segg.

116 Cfr., MARIA CONCETTA DI NATALE, *Un brano significativo dal testamento di Francesco II Ventimiglia* in GIUSEPPE ANTISTA (a cura di) *Alla corte dei Ventimiglia. Storia e committenza artistica*, Edizioni Arianna, Geraci Siculo 2009 p. 37 e segg.

progetto modifica le modalità di fruizione del territorio. La funzione turistica consente di affrontare la riqualificazione dell'infrastruttura non solo in funzione di chi viaggia per turismo, ma anche per gli abitanti, primi fruitori, anche se a volte inconsapevoli, del territorio.

Riuscire a riqualificare, caratterizzandone la forma e le relazioni con il territorio significa contribuire a costruire un'infrastruttura sostenibile tale che il turista possa riscoprire nel viaggio i valori e l'identità del territorio.

«Viaggiare, potendo osservare; viaggiare, potendo sostare; viaggiare, potendo comprendere; viaggiare, nella certezza dei tempi di percorrenza; viaggiare serenamente e in sicurezza: sono queste le condizioni che ogni strada dovrebbe garantire»¹¹⁷.

Il progetto di trasformazione di questo collegamento è anche azione culturale e presa di coscienza per le amministrazioni locali, è consapevolezza della capacità che ha la pratica del progetto nel suo saper svelare e raccontare i luoghi. La strada in quest'ottica diventa elemento figurante, capace cioè, svelando se stessa, di svelare la bellezza e la ricchezza del mondo che attraversa. Il disegno mette in luce le qualità topografiche dell'infrastruttura viaria, come questo si dispiega attraverso le valli uniformandosi al sistema montuoso madonita, non si oppone ai pendii, ma si sviluppa fra i rilievi integrandosi con il sistema montagna. Il tracciato è lontano dalle capacità connettive e dalle contemporanee strade per il trasporto di uomini e merci; si tratta di una strada che ricalca i tracciati storici che attraversano il territorio integrati con i tratturi delle transumanze e sovrapponendosi ad essi, dove è necessario ridurre al minimo le opere d'arte quali ponti e viadotti e privilegiare la modellazione dei declivi.

Nell'ottica di riuscire ad incentivare forme di turismo sostenibile il potenziamento dell'infrastruttura viaria è azione di conoscenza, valorizzazione e fruizione del patrimonio territoriale.

La città a rete Madonie-Termini fin dalle sue prime formulazioni ha individuato fra suoi temi di crescita culturale quello relativo alla costruzione di un sistema infrastrutturale capace di qualificare i luoghi e di restituirne una identità culturale territoriale in grado di creare anche un sistema di valori sociale condivisi. Il recente, rinnovato, interesse nella promozione del turismo culturale, manifesta un diverso atteggiamento verso le risorse del territorio che iniziano ad essere vissute come veri e propri sistemi integrati per il benessere della persona. Gli spazi pubblici, la loro qualità e vivibilità sono l'indice per misurare la reale capacità di offrire servizi in una cultura del turismo integrato tra borghi storici e ambiente naturale ancora legato a forme agro-pastorali tradizionali.

La strada, il progetto dell'infrastruttura per il turismo lento diventano, in questo contesto, elemento di riconoscibilità e segno per dare qualità e servizio di spazio pubblico al percorso.

La domanda di turismo e tempo libero, che privilegia la scoperta dei territori con mezzi ecologici, è una domanda nazionale ed estera. Da qui

117 SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, Spazi, figure, paesaggi delle strade contemporanee, Il Poligrafo, Padova 2009, p. 20.

la volontà di sperimentare, quanto meno sul piano del progetto e della comunicazione, come attraverso mezzi e modalità di trasporto alternativi a quelli automobilistici sia possibile creare forme di turismo sostenibile ed esempi di buone pratiche nella gestione del territorio.

Recentemente, il territorio ha visto un importante incremento e un rinnovato interesse verso la mobilità ciclo-pedonale. Una modalità di viaggio che nei tempi lunghi della scoperta del paesaggio consente di scoprire una nuova fruizione turistica del territorio. La bicicletta, nei processi sociali che stimolano il turismo è un veicolo capace di affrontare lunghi percorsi in cui il viaggiatore muovendosi stabilisce una relazione fisica con l'ambiente, il clima e gli elementi che definiscono il paesaggio.

Il territorio delle Madonie, con la sua governance multilivello Città a rete Madonie-Termini, consente di interagire con gli strumenti progettuali per verificare come, e se sia possibile, introdurre infrastrutture turistiche per la mobilità lenta e sostenibile e ipotizzare scenari di sviluppo attraverso cui verificare una sostenibilità sociale ed economica.

La ricerca sulla mobilità pubblica, attualmente in fase di studio sul territorio della Città a rete Madonie-Termini, ha messo in evidenza come «l'attuale sistema di trasporto sia il risultato della stratificazione storica delle richieste e dei servizi, di mobilità dei singoli comuni per garantire essenzialmente i collegamenti scolastici»¹¹⁸. Il sistema viario è generalmente non adatto a servire la mobilità potenziale dei turisti e della popolazione locale verso i nuovi poli (aeroporto di Catania) e tra i 28 quartieri della città a rete, nonché verso i poli ospedalieri.

In accordo con il Fondo Sociale Europeo, con il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, nel dipartimento delle Funzioni Pubbliche, la Città a rete Madonie-Termini sta elaborando un Progetto di Mobilità Urbana Sostenibile e sviluppo degli Attrattori culturali (MUSA). L'obiettivo è quello di riuscire a razionalizzare il sistema dei trasporti e ridisegnare uno scenario di Trasporto Pubblico Locale (TPL), in grado di connettere con continuità i 28 centri della città a rete Madonie-Termini con il sistema di trasporto regionale ed individuare le soluzioni tecnologiche e gli interventi infrastrutturali capaci di generare modelli di gestione sostenibile in un'ottica di partenariato Pubblico Privato¹¹⁹.

Il sistema viario che da Buonfornello arriva a Gangi costituisce, come si è detto uno dei principali itinerari turistici all'interno dei 28 quartieri della città a rete Madonie-Termini.

Infatti, i quattro comuni attraversati rappresentano il principale centro di potere della Contea dei Ventimiglia di Geraci e custodiscono l'importante eredità culturale che questo florido periodo ha lasciato. Il percorso tracciato, inoltre, attraversa il territorio nella sua interezza, incontrando gli aspetti ambientali più importanti, tali da appartenere nella loro interezza

118 Forum Nazionale Aree Interne – Rieti 11 – 12 marzo 2013 – La città a rete policentrica e diffusa Madonie-Termini.

119 MUSA (Mobilità Urbana Sostenibile e Attrattori culturali) news, n. 3 Febbraio 2013, p. 7.

al Parco Regionale delle Madonie.

Insiadare in questo territorio una Ciclovía su sede propria consente, perciò, di introdurre nel suo sviluppo sociale e culturale germi di “Sviluppo Sostenibile”.

Tra le forme di turismo sostenibile il cicloturismo consente un approccio con l'ambiente in esplorazione, in cui è possibile attivare un forte livello di interazione e integrazione, grazie soprattutto al mezzo di trasporto, la bicicletta, e alle sue peculiari caratteristiche¹²⁰.

La Commissione europea ha deciso di investire sui programmi di sviluppo delle Ciclovías, inserendo il programma EuroVelo sviluppato nel ciclo di programmazione 2007-2013 all'interno della rete transnazionale di trasporti Ten-T. Il programma coordinato da European Cyclists' Foundation (ECF)¹²¹ sta elaborando una rete di ciclovías di alta qualità che collega l'intero continente. I percorsi possono essere utilizzati tanto sulla lunga distanza per il cicloturismo quanto localmente perché spesso costituiscono parte di percorsi già realizzati.

EuroVelo attualmente comprende quattordici ciclovías ed è previsto il completamento della rete entro il 2020. Nel programma EuroVelo è prevista l'integrazione e l'aggiunta di nuove ciclovías a condizione che soddisfino i criteri progettuali definiti da EuroVelo.

Il programma sfrutta 45.000 km di ciclovías esistenti e ne integra altri 25.000 km.

In Italia il programma è sostenuto dalla Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB) che ha elaborato su incarico del Ministero dell'Ambiente:

1. EV5 via Romea Francigena
(Canterbury-Londra-Roma-Brindisi)
2. EV7 The Sun Route
(Capo Nord-Malta)

120 Il principio di turismo sostenibile è stato definito del 1988 dall'Organizzazione Mondiale del Turismo (OMT):

“Le attività turistiche sono sostenibili quando si sviluppano in modo tale da mantenersi vitali in un'area turistica per un tempo illimitato, quando non alterano l'ambiente (naturale, sociale ed artistico) e non ostacolano o inibiscono lo sviluppo di altre attività sociali ed economiche”.

Il concetto si rifa alla definizione più generale di sviluppo sostenibile data dalla WCED (World Commission of Environment and Development).

Nel rapporto Brundtland del 1987: “Lo sviluppo sostenibile è lo sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle future generazioni di soddisfare i propri”.

121 L'ECF coordina l'attuazione, il funzionamento e la garanzia della qualità di Euro Vela a livello europeo. Fornisce consulenza e supporto per il National EuroVelo Coordination Centres e Coordinators (NECC\CS), gestisce lo scambio di competenze ed esperienze.

Il NECC\CS si occupa di coordinare e garantire l'attuazione, il funzionamento e la qualità di Euro Vela a livello nazionale.

Gli Euro Vela Project Partners sostengono la realizzazione delle sezioni di un percorso Euro Vela nell'ambito di progetti specifici.

3. EV8 The Mediterranean Route (Ustica-Gibilterra-Atene e Cipro)

La ciclovía per il turismo sostenibile della Città a rete Madonie-Termini è un percorso di media percorrenza e sfrutta come accesso l'intermodalità data da un lato con le connessioni alla rete ferroviaria (Buonfornello-Cefalù-Castelbuono Scalo), dall'altro con il trasporto pubblico locale su gomma (Bivio Geraci Siculo).

Si tratta di una ciclovía di media percorrenza a fini prevalentemente ricreativi e turistici che ha incontrato l'interesse e le esigenze delle amministrazioni locali in quanto infrastruttura necessaria a valorizzare i propri territori all'insegna della sostenibilità.

La ciclovía consente di offrire quei livelli di sicurezza tali da permettere la pratica del cicloturismo. I requisiti dell'infrastruttura devono essere tali da consentire alla ciclovía di rispondere alle esigenze della trasportistica, del turismo, della conservazione del territorio e dello sviluppo delle economie locali.

Le caratteristiche tecniche dell'itinerario vengono legate alle indicazioni elaborate da Crow in Olanda nel 1993, riprese anche dal progetto Euro-Velo:

«Sicurezza. Un itinerario che minimizza i pericoli per i ciclisti, i pedoni e gli altri utenti e dia loro una sensazione di sicurezza.

Coerenza. Un itinerario continuo con un proprio e identificabile carattere, integrato con le strade e i percorsi a livello locale.

Linearità. Un itinerario che eviti inutili tortuosità, sebbene possa deviare per consentire la visita di paesaggi caratteristici o siti di interesse.

Attrattiva. Un itinerario che integri e arricchisca l'ambiente in cui è collocato in modo tale che sia attraente percorrerlo in bicicletta.

Comfort. Un itinerario che permetta un flusso agevole di traffico ciclistico e che sia facilmente utilizzabile»¹²².

Nella realizzazione della ciclovía occorre tenere conto del DM 30\11\99 n. 557 ovvero del regolamento di attuazione della legge 366\98. Della recente introduzione nel Codice della Strada di un nuovo tipo di strada, vale a dire l' "Itinerario Ciclopeditone": art. 2 CDS, lettera F.bis. Della necessità degli itinerari suoni: descritti (e segnalati) con precisione, costruiti (o messi) in sicurezza, legittimamente percorribili dal ciclista. Dal punto di vista normativo la bicicletta è un veicolo, pertanto il ciclista è interamente soggetto al Codice della Strada e, in particolare, a tutte quelle normative legate all'uso e alle proprietà delle strade.

Gli elementi che costituiscono l'infrastruttura ciclabile possono essere così definiti:

¹²² CLAUDIO PEDRONI, *Bicitalia: rete ciclabile nazionale. Linee guida per la realizzazione*, Quaderni del Centro Studi FIAB "Riccardo Gramellini" 1, p. 16.

Pavimentazione con almeno tre gradi:

- completa: asfalto, cemento, autobloccanti,
- scorrevole: altri fondi di buona qualità (es. macadam scorrevole, terra stabilizzata con calce o resina),
- fondo naturale: di qualità mediocre o scarsa (es. erba, terra, ciottolato di fiume).

Carreggiata: porzione della strada riservata al transito dei veicoli, escluso cioè marciapiedi, banchine, canaline, parapetti, fasce di rispetto.

Sicurezza del traffico: l'insieme dell'infrastrutturazione e dei provvedimenti normativi messi in atto per garantire la sicurezza della circolazione.

Sicurezza intrinseca: l'insieme delle opere fisse per la sicurezza della strada (parapetti, sistemazione dei tratti ripidi).

Segnaletica ciclistica: un sistema di segnali verticali (cartelli) e segnaletica orizzontale con il duplice scopo di indicare le direzioni ai ciclisti e di migliorare la sicurezza degli stessi.

Area di sosta: luogo di servizio dotato di rastrelliere per bici, tavoli, panchine, cestino rifiuti e fontanelle con acqua potabile.

Cartografia ciclistica: mappe stradali (ciclomappe) in scala adeguata. Si possono avere due tipi di ciclomappe:

- Cartografia itineraria ovvero riportante itinerari ciclistici predeterminati ed eventualmente altre informazioni utili al ciclo escursionista.
- Cartografia generale riportante informazioni sulla rete stradale adatta al ciclista come ad esempio carichi di traffico, pendenze, informazioni utili relative a tutto il territorio coperto dalla mappa.

1.5 Infrastruttura e Immagine

1.5.1 Identità culturale territoriale

La crescita turistica delle economie locali, seguita dai fenomeni speculativi che hanno interessato l'edilizia, ha provocato in molti casi la perdita delle diverse qualità identitarie. Nei territori in cui per via della presenza turistica si è cercato di ridurre le differenze etniche e culturali vediamo come non tutti gli impatti socio-culturali dell'economia turistica sono stati positivi. In un'ottica di sostenibilità dei fenomeni provocati dalle trasformazioni dei luoghi è bene chiarire come il processo di costruzione dell'identità culturale sia fondamentale nei percorsi progettuali in cui il rapporto fra infrastruttura e paesaggio tenta di entrare nel dibattito sulla costruzione dell'immagine del territorio.

I processi di costruzione dell'identità, visti all'interno dei percorsi per favorire lo sviluppo del territorio, si riflettono in trasformazioni del territorio con edifici e infrastrutture che caratterizzano la storia dei luoghi con conseguenze che cambiano di epoca in epoca. La ricerca della costruzione dell'identità del territorio ha origine nel complesso sistema di relazioni, significati, comportamenti che si manifestano nei luoghi in cui quotidianamente si svolgono le nostre vite.

«[...], i luoghi del vivere sociale e domestico, là dove si affermano dinamiche le cui caratteristiche non possono essere equiparate a quelle di altre manifestazioni dell'esistenza umana, (...) costituiscono un mondo a sé in cui forme, significati, rappresentazioni, simboli, usi e progetti si intrecciano costantemente, come Aldo Rossi ha ampiamente dimostrato occupandosi degli aspetti formali delle città (Architettura della Città, 1966). Una prima fondamentale differenza che distingue, ad esempio, l'identità sociale da quella che riguarda luoghi ed edifici, sta nei diversi gradi di permanenza ed evidenza dei suoi effetti. Se infatti l'identità sociale o economica di una comunità, condizionata com'è da vicende storiche o politiche, può essere rapidamente trasformata, o cancellata da sconvolgimenti, rivoluzioni, fatti traumatici o mode, gli effetti dei meccanismi che determinano l'identità fisica di un territorio o di un edificio sono ben più lenti nel loro determinarsi e persistenti nel loro mantenersi in essere»¹²³.

123 ALBERTO FERLENGA, *Identità: una questione complessa*, in LUIGI COCCIA, op. cit., p. 191.

Non sempre le trasformazioni del territorio riescono a rappresentare efficacemente la realtà culturale a cui appartengono.

La Città a rete Madonie-Termini raccoglie nella sua formulazione tutte le identità locali e rischia, nel farne sintesi, di escluderne o ridimensionarne alcune parti, in funzione degli obiettivi della programmazione. La modificazione dei sistemi territoriali per favorire lo sviluppo economico di attività legate al turismo, senza aver fatto le giuste considerazioni generali sulle relazioni fra luoghi e storia, rischia di cristallizzare l'identità del territorio stesso in un momento unico e ben precisato della sua storia. Questo si verifica quando la progettazione, nel suo processo di acquisizione di valore, si concentra sulla celebrazione di un unico momento della storia del territorio, legando le sue qualità formali e tettoniche alla memoria di quel preciso istante storico. L'azione del tempo contribuisce a rafforzare e consolidare l'identità del territorio. Quando, nella storia del territorio, diventa necessario introdurre elementi di innovazione e realizzare miglioramenti nel suo assetto strutturale e formale, si mettono in discussione i legami che nel tempo hanno unito l'architettura al suo contesto fisico, sociale o culturale. Un esercizio del progetto e del pensiero, nonché dell'opera dell'uomo con il quale, ogni volta, si corre il rischio di trasformare un luogo da spazio vivo a deposito inerte di memorie guidate¹²⁴.

Il progetto per la qualificazione dell'infrastruttura territoriale e per la sua trasformazione in infrastruttura per il turismo, pone le problematiche relative alla costruzione dell'identità del territorio come elemento fondante del percorso progettuale. Una riflessione sulla relazione fra l'immagine dei luoghi e l'identità del territorio è necessaria per evitare di favorire l'isolamento di uno dei tanti strati della storia del territorio, correndo il rischio di annullare le identità locali a cui è stato riconosciuta la capacità di trasformare, nei tempi lunghi, valori particolari che hanno assunto un'importanza universale. Favorire l'affermarsi di identità globalizzate fa in modo che i luoghi a cui si attribuiscono grandi valori sociali diventino oggetti per la creazione di un modo di comunicare quasi senza radici, dove le differenze sono annullate da una patina sempre uguale e quanto più familiare. Il turismo ha modificato e modifica il quadro e le modalità con cui i luoghi e le risorse vengono fruite. La necessità di mettere in rete le risorse culturali e tradizionali orienta la progettazione verso una standardizzazione in funzione dei servizi necessari alla fruizione turistica. Questa pratica si riflette anche nel progetto e nella programmazione delle infrastrutture fisiche destinate al trasporto, all'accoglienza e alla conoscenza dei luoghi e delle risorse. Una pratica di valorizzazione che deve superare i limiti dell'omologazione globalizzata e recuperare gli aspetti paesaggistici, architettonici, storici e urbani in modo da rispettare le qualità identitarie di luoghi e culture e, coinvolgendo la contemporaneità, contribuire alla continua costruzione dell'identità culturale territoriale, altrimenti si rischia di:

«[...] mettere in rete i grandi monumenti, (...) renderli paragonabili per dotazioni di servizi, ad uso di un turismo onnipresente, piuttosto che a

124 Cfr. ALBERTO FERLENGA, op. cit., p. 193.

rimarcare le differenze che derivano da condizioni diverse e da storie diverse, si possono portare innumerevoli casi, ma è forse nel confronto tra situazioni “diversamente conservate” che si possono cogliere meglio rischi ed opportunità»¹²⁵.

Nella storia dei luoghi e delle sue architetture troviamo gli elementi della progettazione che consentono di operare quel processo di scelta sapiente in cui la costruzione dell’immagine è anche costruzione dell’identità. La storia è materia del progetto; con l’esercizio della progettazione siamo chiamati a riplasmarla in “forme” in cui il territorio trova stratificata e mai cristallizzata la sua identità. Nel processo di costruzione dell’identità storia dell’architettura e progetto si confondono e tendono alla ricerca di una essenza dell’architettura stessa il cui obiettivo però non può essere l’oggetto architettonico, ma la trasformazione dei sistemi territoriali in modo da rendere sostenibili, in un’unica soluzione le relazioni tra l’economia, la società, la tradizione e l’infrastruttura che le ospita.

«La reale possibilità di servirsi dell’insegnamento storico consiste quindi nella presa di coscienza dell’essenza della tradizione in cui operiamo e, attraverso di essa, innanzitutto di ciò che noi riteniamo essere le direzioni delle trasformazioni possibili della progettualità architettonica; consiste quindi nella capacità di criticare le nostre intenzionalità, di partecipare aderendo all’interno a quella particolare condizione storica che è l’attualità. Ma per aderire continuamente all’attualità, per mutare è necessario toccare il moto della storia là dove esso è più sensibile alla trasformazione, più vulnerabile alla modificazione. [...] per agire dobbiamo formare un quadro discontinuo del processo storico fatto di gerarchie di fenomeni, di fatti principali e secondari, per commisurare spostamenti e finalità. La costruzione di questo modello strutturale della storia non è attuata e raggiunta una volta per tutte, ma è uno sforzo continuo di costruzioni a partire dalle necessità dei successivi oggi nei quali noi ci muoviamo»¹²⁶.

Il modo con cui si manifesta la trasformazione del territorio nella storia della società è materia di studio per il progetto dell’infrastruttura poiché quando mette insieme memoria e immagine e contribuisce a costruire l’identità culturale del territorio. Ancora una volta al progetto di architettura viene affidato il ruolo di strumento per consentire l’instaurazione di relazioni tra il millenario percorso con cui i luoghi si sono formati e il nostro presente.

L’identità territoriale è direttamente collegata alla memoria collettiva e quindi in un percorso di ricerca e costruzione della stessa si rivela come immagine. La ricerca, legata alle relazioni che si instaurano nei sistemi territoriali quando vengono trasformati per mezzo di infrastrutture turistiche, come abbiamo visto nel corso di questa trattazione, rischia di scadere in mere operazioni commerciali in cui l’architettura è solo un piacevole contenitore alla moda. La necessità di identità, con cui la ricerca contribuisce al progetto, pone in essere la relazione tra memoria, presente e progetto di futuro. Si tratta dell’identità del territorio che quotidianamente viene

125 ALBERTO FERLENGA, op. cit. p., 194.

126 VITTORIO GREGOTTI, *Il territorio dell’architettura*, Feltrinelli, Milano 2008 p. 138.

costruita e modificata e di cui è possibile raccontare la storia solo interpretandola nel fare, e, quindi, offrendo un altro elemento della sua modificazione¹²⁷.

«Il primato dell'identità – scriveva Gilles Deleuze – in qualunque modo esso sia concepito, definisce il mondo della rappresentazione e quindi, potremmo aggiungere, della concezione stessa delle pratiche dell'arte e dentro di esse dell'architettura. Ma il mondo moderno – egli prosegue – nasce dal fallimento della rappresentazione come dalla perdita dell'identità. Tutte le identità non sono che simulate, prodotte come da un effetto ottico, da un gioco più profondo che è quello della differenza e della ripetizione»¹²⁸.

I valori storici, culturali, della memoria dei luoghi sono, come più volte è stato già affermato, alla base del costante processo di scoperta, conservazione e costruzione dell'identità territoriale, sono valori ormai riconosciuti, salvaguardati dalle norme sulla conservazione dei beni culturali. L'esigenza di questa conservazione è una necessità già a partire dalla metà degli anni sessanta, quando, come oggi, l'accelerazione dei processi di massificazione dei consumi pone il riconoscimento dei beni culturali e ambientali come alternativa ai modelli di sfruttamento delle risorse territoriali omologanti rispetto al mercato. Questo avviene anche grazie al decentramento amministrativo che favorisce una gestione più partecipata delle risorse locali. La società diventa consapevole delle proprie potenzialità e di come le differenti identità, che costituiscono la sua trama culturale, devono essere messe alla base dell'idea di sviluppo.

«Lo sfruttamento simbolico dell'identità locale, tradotto in risorsa commerciale, avviene in maniera sotterranea ma sistematica nelle manomissioni capillari e intrusive dei piccoli centri dell'Italia centrale, dove l'esibizione dell'autentico, del pittoresco e del fatto a mano produce un "gigantesco processo di falsificazione"¹²⁹».

Alla mercificazione dei beni culturali e ambientali, conseguente ai fenomeni di sfruttamento del territorio dovuti al turismo di massa, i tempi lenti di una modificazione pianificata, sottoposta a continue verifiche, contribuiscono a costruire un modello valido di sviluppo sostenibile.

L'esperienza del territorio, della sua identità, delle trasformazioni nella pratica del turismo, vengono percepite quando il fruitore – turista – compie l'esperienza del viaggio animato dal desiderio e dalla necessità di arricchire la propria esistenza attraverso la scoperta e il confronto con luoghi in cui usi, costumi e tradizioni sono lontani dalla propria quotidianità. Nel caso del turista, ci si sposta per avere la possibilità, in un periodo di tempo determinato, di dimenticare le proprie abitudini, i propri spazi, la quotidianità. Il viaggiatore invece si sposta per il gusto della scoperta, animato da curiosità e da spirito di avventura. Nel secondo caso ci si sposta per

127 Cfr. VITTORIO GREGOTTI, *L'identità dell'architettura europea e la sua crisi*, Einaudi, Torino 1999, p. 4.

128 VITTORIO GREGOTTI, *L'identità dell'architettura europea e la sua crisi*, op. cit. p., 5.

129 GIOVANNI DURBIANO E MATTEO ROBIGLIO, op. cit., p. 63.

scoprire nuove abitudini. Tra queste due modalità di fruizione del tempo libero, la differenza, allora, non va ricercata nel fine del viaggio ma nel compiere il viaggio stesso.

Il viaggio ritorna ad essere esperienza fisica, conoscitiva, in cui oltre ai luoghi di partenza e arrivo assumono un nuovo valore anche i mezzi di trasporto e la velocità dello spostamento. Questi nuovi parametri nell'organizzazione turistica rimettono al centro dell'esperienza del tempo libero il viaggiatore, osservatore privilegiato e narratore di luoghi. Il viaggio, quindi, è di nuovo esperienza della scoperta e la trascrizione non è più affidata ai famosi taccuini che Goethe e i viaggiatori dell'Ottocento utilizzavano per annotare i luoghi, i paesaggi, le tradizioni con cui venivano a contatto, ma a blog e social network in cui attraverso foto, video, mappe, descrizioni, si condividono le emozioni e l'esperienza del viaggio.

Fare sì che i territori siano fruibili è compito della pratica amministrativa e della programmazione infrastrutturale finalizzate alla costruzione di sistemi capaci di investire e di attivare attività economiche legate al turismo, capaci di portare valori di sostenibilità ambientale e sociale oltre che economica. Il viaggiatore, infatti, ha la necessità di infrastrutture che consentano non soltanto il soggiorno nei luoghi attraversati, ma che offrano quel sistema di servizi necessari a compiere il viaggio stesso.

1.5.2 Semantica della strada e domanda di paesaggio

Il viaggiatore si sposta percorrendo distanze, attraversando quindi sistemi territoriali e scoprendone, grazie alla sua sensibilità, le qualità più caratterizzanti. La rete viaria che collega i luoghi diventa l'elemento infrastrutturale con cui si può realizzare questa esperienza. La strada, quindi, oltre ad attraversare il territorio con l'importante funzione di consentire gli spostamenti di uomini e merci e di garantire il collegamento con le principali direttrici infrastrutturali, segna i luoghi e ne consente la scoperta. La velocità di attraversamento dei sistemi territoriali consente al turista consapevole e in cerca di esperienza, di creare itinerari tematici in sistemi mappati che si prestano a nuovi esercizi di scoperta e narrazione. Ogni strada è occasione di scoperta e più questa è caratterizzata dal punto di vista ambientale più porta il suo fruitore a cercare un legame personale, differenziato, unico. Grazie alle qualità ambientali, vediamo sorgere continuamente itinerari turistici specializzati in cui la strada è l'elemento portante: le vie dei vini, le vie sacre, le vie dei parchi, sono esempi di un'infinità di modalità di lettura del territorio da inserire nel nuovo mercato del turismo.

«La rivalutazione dell'essere umano e la valorizzazione del territorio sono i presupposti imprescindibili per un ripensamento del fenomeno turistico che coinvolge inevitabilmente il senso contemporaneo dell'abitare. Le pratiche del tempo libero si intrecciano con quelle del vivere quotidiano e così gli spazi usati dai turisti sono spesso integrati con quelli degli abitanti»¹³⁰.

La lentezza con cui si attraversano le tortuose strade che segnano il

130 LUIGI COCCIA op. cit., p. 21.

territorio ci consente di ripensare il fenomeno turistico non più come una “coordinata sovrastrutturale, ma incardinato nel vivere quotidiano”¹³¹.

Siamo così in condizione di ripensare la rete infrastrutturale di collegamento fra i centri minori del sistema territoriale come territorio del progetto di architettura. Lo spostamento continua ad essere l'elemento che genera l'interesse progettuale, infatti, se nel caso del turismo di massa è un'azione breve, funzionale al solo trasferimento, caratterizzata dalla sua velocità e dalla sua economicità in cui il ruolo principale è demandato alle infrastrutture di trasporto (aeroporto, porto, stazione ferroviaria, terminal bus, etc.), nel caso del turismo consapevole deve assecondare le esigenze di mobilità autonoma, di sostenibilità ambientale, di economicità del viaggio necessari a favorire i processi di conoscenza, rappresentazione e descrizione.

L'infrastruttura viaria, in quanto capace di trasformare i luoghi per offrirne una nuova fruizione, senza perdere i caratteri identitari che ne fanno motivo di interesse, è capace di attrarre nuove economie attivate attraverso la diversificazione dei flussi turistici.

Infrastruttura viaria, strada, infrastruttura lineare sono termini con cui viene definito¹³² quel complesso dispositivo normativo e tecnico con cui si realizza l'oggetto a cui si affida il compito di garantire il trasporto di persone, cose e animali, nel territorio. All'interno della disciplina urbanistica, l'infrastruttura è parte di un'ampia gamma di “oggetti” di forte interesse pubblico che per il loro compito di erogare servizi hanno la capacità di produrre effetti a scala territoriale sia a livello economico, funzionale e ambientale¹³³. La funzione preminente delle strade è quindi quella di facilitare il movimento delle persone e delle cose, giocando un ruolo centrale nello sviluppo economico e urbano e stimolando interazioni sociali innumerevoli.

«La strada nell'antichità veniva costruita per facilitare lo spostamento delle truppe militari e il trasporto delle merci. Dal Medioevo ha favorito, per addizione aritmetica di singole unità compiute in sé, l'espansione delle città murate dove, al di là delle porte, si sono organizzati nuovi borghi. Nel Rinascimento ha assunto valore figurativo unitario manifestando la potenza con dei signori che avevano il governo delle città e dei territori. È stata eletta, nella Parigi di Haussmann, a trionfo della borghesia sulla città operaia, mentre nel secolo scorso ha significato il mito della velocità delle macchine, perdendo la definizione architettonica, fino alla posizione estrema dell'urbanista spagnolo Arturo Soría y Mata, che immaginò una città-strada (la cosiddetta città lineare) che unisse Cadice e Pietroburgo, Pechino e Bruxelles, attribuendo alla strada tutte quelle funzioni urbane che essa non aveva mai avuto prima e - come dice Joseph Rykwert - “sovraccaricandola fino al punto di distruggerla”.

All'utopia modernista, che mirava all'autosufficienza degli edifici (in cui, al

131 ALESSANDRO SIMONICCA, *Turismo e società complesse. Saggi Antropologici*, Meltemi, Roma 2004, p. 38.

132 Cfr., EMANUELA MORELLI, *Disegnare Linee nel paesaggio. Metodologia di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture*, Firenze University Press, Firenze 2005, p. 11.

133 Cfr., EMANUELA MORELLI, *Strade e paesaggi della Toscana. Il paesaggio della strada, la strada come paesaggio*, Alinea, Firenze 2007, p. 4

limite, la vita di un uomo poteva consumarsi) e annullava molti dei luoghi sociali di aggregazione tipici della tradizione, si sono contrapposte altre riflessioni. Louis Kahn affermava che la strada va integrata «nel suo ruolo di stanza comunitaria», perché è lì che «la gente vive, impara, compera e lavora». Luciano Semerani ha scritto che «la strada sta all'architettura come la pellicola sta al film: rendono possibile la sequenze delle scene, la successione delle immagini, il corteo dei personaggi». Tale suggestiva similitudine evidenzia anche che è il regista (l'architetto) a fornire la chiave di lettura del film, facendo concentrare l'attenzione sui particolari o sull'insieme, cioè sui singoli edifici o sull'effetto urbano: cambia - o addirittura si nega - l'importanza relazionale fra architettura, contesto, persone. Infatti, se sono gli edifici a imporsi, la strada è ridotta a un fondo subordinato e non è più possibile intenderla come ambiente intimo a uso dei pedoni»¹³⁴.

Cammino, percorso, passaggio da un luogo ad un altro, la strada, nel suo svolgersi, include in sé altri concetti che superano il solo significato di trasporto che non possono essere tralasciati¹³⁵. Stabilisce le relazioni tra le società, le popolazioni e i luoghi. Scoperta, comunicazione, influenza, incontro, viaggio sono invece i temi che la caratterizzano, che assegnano alla strada un grande potere sociale ed estetico.

«Le strade sono state e lo sono tutt'oggi *iconemi* della società: con il termine *iconema* si definiscono quelle unità elementari di percezione, quei quadri particolari di riferimento sui quali costruiamo la nostra immagine di un paese. [...] È la cultura che li ha individuati, ci ha insegnato a coglierli, a indicarli come riferimenti del nostro guardare»¹³⁶.

La strada definita come infrastruttura per la mobilità è il supporto ordinario al processo di normalizzazione dello spazio nella trasformazione della città e del territorio in Europa. Il confronto con questa definizione ha prodotto nuovi meccanismi di approccio al progetto dello spazio pubblico ed un'estensione della materia progettuale verso quegli elementi funzionali che erano stati appannaggio della sola tecnica ingegneristica o nei migliori casi approfondimenti legati al mondo della produzione e al design. Come ogni arte che si occupa della trasformazione del territorio anche il progetto dell'infrastruttura appartiene alle tematiche della progettazione architettonica. Allo stato attuale dell'arte, i limiti entro cui si muove il progettista sono segnati oltre che dalla tecnologia, dal design e dalla tecnica ingegneristica, anche dalla ricerca di un nuovo modo di relazionarsi con il territorio. Il progetto si configura come ricerca di un

«processo disegnativo continuamente aperto che tenda alla costituzione di più configurazioni oscillanti in un campo orientato la cui struttura è definita da una serie di figurazioni operanti per punti distinti (in grado di

134 MARIA PIA BELSKI, *Particolari di progettazione*, Centro Stampa Facoltà di Architettura, Politecnico di Milano, AA 1997-1998, n. 181, in www.larici.it/architettura-ambiente/composizione/particolari.

135 Cfr., FRANCESCO CARERI, *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Giulio Einaudi Editore, Torino 2006,

136 EUGENIO TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, Longanesi, Milano 1990, introduzione alle tavole fuori testo.

attribuire senso all'intero ambiente attraverso la propria massima caratterizzazione e definizione) o assumere la relazione stessa come sola capace di regolare le qualità dell'ambiente»¹³⁷.

La rappresentazione del paesaggio comprende nei suoi strumenti quella possibilità di analisi che consente di contribuire alla costruzione dell'immagine del territorio quando, nell'affrontare la lettura dei percorsi infrastrutturali, si pone l'attenzione sugli aspetti identitari dell'ambiente e della società. All'opera infrastrutturale, per le sue dimensioni, si affida il compito di ripristinare i valori formali dei luoghi, la sua spazialità è una spazialità in cui l'uomo incontra i mezzi di trasporto, le merci gli scambi.

Lo spazio nelle infrastrutture è definito dalle reti che ne regolano i flussi. Se con il termine "reti" intendiamo un sistema complesso di scambio di informazioni, non bisogna dimenticare che rete è anche il sistema connettivo che permette gli spostamenti tra i luoghi di cose e persone. La rete ferroviaria, la rete dei porti, degli aeroporti, la rete autostradale e, in misura diversa, il fitto tessuto stradale che collega tra di loro i centri minori e di conseguenza questi alle infrastrutture primarie, costituiscono quell'articolato sistema di linee che attraversando il territorio e lo disegnano. Il sistema di reti per la mobilità consente, a prescindere dal dato quantitativo relativo al trasporto, l'esperienza, la scoperta, la conoscenza dei luoghi.

«Il turismo italiano è fortemente calibrato sull'automobile. La Toscana, il Trentino, la Sicilia, e più di recente anche la Puglia, senza l'automobile non avrebbero visto lo sviluppo e il successo dei cosiddetti "sistemi turistici a rete", e non avrebbero potuto utilizzare "l'estensione e la diversità" come plusvalore o il territorio come "sistema diffuso di accoglienza"»¹³⁸

All'interno del territorio della Città a rete Madonie-Termini, la mobilità è sostenuta quasi esclusivamente dal trasporto su gomma, sia per quanto riguarda i trasporti privati, sia per quanto attiene i trasporti pubblici. Trasporti, spostamenti e viaggi vengono compiuti sulla rete di strade statali e provinciali i cui tracciati ricalcano il sedime dell'infrastruttura agricola di questi luoghi. Su queste "linee" le strade si sono riprodotte attraverso gradualità e successi adeguamenti dettati dalla crescente domanda di mobilità. L'evoluzione della struttura del tracciato stradale, in questo contesto, è stata affrontata come una risposta tecnica, immediata e di facile realizzazione, alla rapida trasformazione delle tipologie di trasporto su gomma. La velocità di questa procedura non ha consentito di costruire quelle occasioni per metterne in discussione l'adeguatezza e la rispondenza alle esigenze di un modello di sviluppo che si stava rapidamente trasformando. L'aver fornito una risposta esclusivamente tecnica al problema della domanda di mobilità locale ha ridotto al minimo le possibili articolazioni spaziali tra il reticolo stradale, l'edificazione e la struttura del territorio. L'assenza di una riflessione sui caratteri compositivi dello spazio urbano, sul rapporto tra

137 VITTORIO GREGOTTI, *Il territorio dell'architettura*, op. cit., p. 90.

138 ADRIANO VENUDO, *Paesaggi e infrastrutture per il turismo*, in LUIGI COCCIA (a cura di) op. cit. p. 93

edificio e strada, tra spazio pubblico e privato, tra spazio pedonale e spazio dell'auto, tra strada e spazio aperto, tra strada e suo percorso, spesso non ha consentito di assumere criticamente questo modello infrastrutturale o di contrapporre ad esso delle possibili alternative.

Le nuove istanze dell'economia del turismo, della sostenibilità ambientale, della sostenibilità sociale, economica e culturale, oggi, nella costruzione della governance territoriale, chiedono alla ricerca multidisciplinare di affrontare il progetto dell'infrastruttura viaria in quanto elemento principale per la fruizione dei siti in cui peculiarità di varia natura consentono il formarsi e lo sviluppo di fattori di turisticità. Il "paesaggio", la sua matrice identitaria, la sua comunicabilità è la materia con cui il progetto di qualificazione dell'infrastruttura si confronta nell'affrontare la domanda di turisticità del territorio. Nella pratica del progetto di architettura la costruzione e la rappresentazione del paesaggio sono elementi consolidati: è paesaggio urbano, è progetto del parco, è capacità di recuperare la scala territoriale dell'opera senza oltrepassare i limiti della grande dimensione. Le qualità spaziali della strada diventano un importante strumento di promozione delle peculiarità ambientali e culturali del territorio quando il fine è quello di promuoverne le potenzialità turistiche.

La domanda di "paesaggio" fa parte della capacità che ha un sistema territoriale di costruire la sua offerta turistica, il mercato oggi è in grado di utilizzare il turismo come bene di consumo. Si crea una distorsione del sistema che negli anni ha provocato la nascita del turismo di massa, la speculazione sui territori a cui viene attribuito un alto valore turistico e un graduale abbandono delle aree interne. L'investimento in infrastrutture viarie capaci di offrire servizi alle forme di turismo sostenibile, è un buon metodo per invertire questa tendenza.

Il nastro stradale diventa architettura per la percezione dei luoghi.

Le forme del turismo lento, del turismo sostenibile, utilizzano questa infrastruttura per un pubblico consapevole e cosciente che l'esperienza del viaggio è parte essenziale del percorso di scoperta e conoscenza che caratterizza il turista. Ricercare forme di turismo ambientale e sostenibile significa considerare gli aspetti ambientali del territorio "paesaggio da conservare". Significa dare rilevanza sociale e culturale ai luoghi, significa riconoscere e valorizzarne l'identità territoriale, alla ricerca di una migliore qualità della vita, significa trovare forme compatibili per i grandi mutamenti in atto negli scenari urbani, nelle trame rurali, nei paesaggi del turismo di massa e in quelli plasmati dalle reti infrastrutturali¹³⁹. Tolti i tratti autostradali che collegano Palermo a Messina e Catania e la ferrovia che sulla costa collega Palermo a Messina, il sistema dei collegamenti all'interno della Città a rete Madonie-Termini non ha una particolare capacità trasportistica. Il tracciato che da Cefalù raggiunge Gangi è il risultato di opere di trasformazione e adattamento di quello che era il sistema di collegamenti attraverso la Sicilia interna che si sviluppa sulle piste armentizie, ossia le "trazzere", cioè piste utilizzate dai pastori per trasferire le greggi transumanti, corrispondenti

139 Cfr., MARCELLA APRILE (a cura di), *Sul Paesaggio. Questioni, riflessioni, metodologie di progetto*, Franco Angeli, Milano 2007, p. 7.

perciò ai tratturi appenninici.

«Quasi tutte le vecchie trazzere non erano in ultima analisi che le pessime grandi strade dell'antichità greca e romana, e talune forse rimontano ancora più addietro»¹⁴⁰.

Nello specifico, il percorso ricalca parte di una variante di collegamento che dalla via Valeria consente la penetrazione ai territori interni dalla piana di Catania, ai caricatori di Imera. Si deduce facilmente come questa strada mal si adatta alle esigenze della mobilità contemporanea, di contro, però, attraversa un territorio costituito da una punteggiata di centri in cui si addensano, stratificate nelle pietre che ancora ne portano la memoria, la storia e la cultura del territorio.

L'infrastruttura diventa elemento unificante del territorio, “segnale per la città di un imminente cambiamento, per l'inizio di una nuova fase di sviluppo”¹⁴¹ che ancora non riesce a manifestare la sua azione. Sembra doveroso però puntualizzare come per facilitare il trasporto nelle alte Madonie sia necessario pensare a sistemi di trasporto pubblico ad alta capacità su sede propria. Uno per tutti la ferrovia. In questo momento storico, dal punto di vista sociale ed economico, è utile avere sistemi capaci di mettere a valore le risorse ambientali e capaci di costruire un elemento unificante per la fruizione del territorio.

All'interno del territorio della Città a rete Madonie-Termini ripensare la strada come oggetto su cui intervenire progettualmente programmandone un uso diverso, per rispondere a nuove esigenze dell'economia e della società consente di sperimentare come la trasformazione della strada, abbia un ruolo nella cultura architettonica contemporanea. Gli elementi formali che definiscono la strada, nel suo andamento planolatimetrico, nelle sue caratteristiche morfologiche e geometriche, nella definizione dei suoi bordi, è oggetto dell'ingegneria dei trasporti pensata fin dalla concezione per attraversare i territori e connettere le aree urbane.

Negli anni trenta del Novecento, negli Stati Uniti, Robert Moses immagina, progetta e realizza una nuova tipologia stradale, pensata per le automobili e dedicata esclusivamente ai flussi veicolari con qualità progettuali che consentivano di attraversare i territori naturali in modo da riuscire a far vivere e fruire il paesaggio in automobile, enfatizzandone la visione cinestetica e diventare occasione per costruire nuovi paesaggi. Caratteristica peculiare di questa nuova strada parco (*parkway*) è la capacità di integrare il manufatto tecnico-viabilistico con l'ambiente naturale¹⁴². Giedion per la prima volta pone il tema del progetto dell'infrastruttura nelle sue relazioni con i sistemi territoriali, del modo con cui questa ridisegna lo spazio e costruisce nuovi valori, significati e contribuisce alla rappresentazione del paesaggio. Considerando come molte forme di turismo oggi si basino

140 GIOVANNI UGGIERI, *La viabilità della Sicilia in età romana*, Congedo, Lecce 2004, p. 8.

141 Cfr., FRANÇOIS CHASLIN, *Architettura della Tabula rasa. Due conversazioni con Rem Koolhaas, ecc.*, Electa, Milano 2003, p. 48.

142 SIEGFRIED GIEDION, *Spazio tempo ed architettura*, Hoepli, Milano 1984, p. 654

sull'esperienza del viaggio come portatore di senso, viene semplice intuire l'importanza dell'infrastruttura viaria nei territori, come quello della Città a rete Madonie-Termini dove la mobilità pubblica ancora non riesce a definire un assetto funzionale e prestazionale.

1.5.3 Infrastruttura, identità e paesaggio

Identità e paesaggio. Sono questi i temi che l'ipotesi progettuale deve risolvere partendo dal progetto dell'infrastruttura per il turismo. La cultura del progetto infrastrutturale è attraversata da numerose analisi e proposte progettuali tese a indagare e risolvere questioni relative ai rapporti con il contesto e ai disagi dovuti alle insufficienze nella costruzione, intesa come pratica ingegneristica, della strada stessa. Così molta letteratura specializzata ci presenta la strada come il *non-luogo* del movimento. Attraversare con l'infrastruttura turistica il territorio della Città a rete Madonie-Termini significa intervenire su forme e sistemi architettonici consolidati che fanno parte di un paesaggio che è contesto antropizzato, collettivo, modificato e modificabile nel tempo da nuovi bisogni e comportamenti, per cui l'apporto progettuale è l'unico in grado di sintetizzare i dati funzionali ed estetici e permettere alle diverse competenze, disciplinari e tecniche di qualificare i luoghi e costruire l'identità culturale territoriale del paesaggio. Il dibattito architettonico presenta, nelle sue molte sfaccettature, un'attenzione particolare agli edifici infrastrutturali, stazioni, aeroporti, strutture intermodali, ecc., i cui caratteri funzionali, spaziali e linguistici hanno modificato gli aspetti urbani e territoriali dei contesti a cui appartengono¹⁴³.

Studiare la strada, con gli strumenti del progetto di architettura, ci permette di analizzare le relazioni che si instaurano tra l'infrastruttura e la costruzione del paesaggio. Il nastro stradale è uno degli elementi della modernità più dirompenti nella trasformazione della città antica e tra i più influenti nella costruzione del territorio: il più diffuso, problematico e irrisolto, tra gli spazi più frequentati dall'uomo¹⁴⁴.

La costruzione di una strada, nella storia dell'infrastruttura italiana, parte da rigidi parametri tecnici ereditati dalle norme urbanistiche di matrice razionalista. Velocità di progetto e categoria di collegamento ne definiscono le geometrie e gli elementi che la compongono. Solo in un secondo momento entra in gioco l'orografia del territorio, come elemento funzionale a definirne l'economicità. Parametri progettuali astratti che contribuiscono alla definizione della strada come non-luogo del movimento, frutto della mancanza di carattere nel progetto della strada, ha le sue origini, ebbene ribadirlo, nella genesi stessa dell'infrastruttura viaria di collegamento.

Le ricerche sul progetto dell'infrastruttura stradale e del suo peculiare carattere territoriale e paesaggio, come abbiamo visto, trovano formulazioni teoriche già a partire dalle visioni razionaliste. Una importante formulazione teorica appartiene a Le Corbusier che

143 Cfr. SERENA MAFFIOLETTI, STEFANO ROCCHETTO, *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*, Il Poligrafo, Padova 2002, p. 15.

144 Cfr. SERENA MAFFIOLETTI, STEFANO ROCCHETTO, *Infrastrutture e paesaggi contemporanei* op. cit. p. 15

«nel 1929 a Rio de Janeiro, definisce la strada come “regolatrice dell’insediamento e del paesaggio in modo nuovo [che] influenzerà attraverso le varie edizioni del Plan Obus mezzo secolo di architettura sin oltre le macrostrutture della Baia di Tokio”. Dieci anni dopo, nel 1939, egli scrive “Sur le 4 routes”: “Una strada non è una entità chilometrica: è un avvenimento plastico in seno alla natura. Geometria e natura sono state spesso il supporto di cose emozionanti [...]. Attorno alla strada si trovano gli alberi, i campi, i prati, qualche volta viste incantevoli verso l’orizzonte. La strada può essere arricchita, coccolata da felici interventi: il suo tracciato, la sistemazione dei suoi bordi reclamano riflessioni e amore come tutte le opere dello spirito. Ci sono paesaggisti di tecnica sicura e non bisogna dimenticare, al momento di risvegliare le strade nella campagna, che esse saranno come il lungo vestibolo della casa contadina e che devono essere percorsi amati»¹⁴⁵.

Le Corbusier indica come, in base alla natura delle strade queste debbano essere progettate: per la rete pedonale prevede percorsi definiti in itinerari e larghezza in funzione dei dati sociologici e territoriali. La circolazione automobilistica deve seguire invece, regole rigorose ricavate dalle qualità del flusso dei veicoli.

«[...], più è intenso il flusso dei veicoli, più le strade dovranno essere dritte e le curve ampie; i margini delle carreggiate saranno sempre paralleli; il flusso del traffico, dovendo essere costante, non consentirà alcuna sosta lungo il percorso; la sosta avverrà in zone apposite, situate di norma immediatamente ai piedi degli edifici serviti.»¹⁴⁶.

Sono le esigenze della nuova città. Le Corbusier affida ai principi dell’ordine e del rigore la possibilità di superare la congestione della città storica e proietta l’uomo nel suo più immediato futuro. Il suo pensiero non dimentica le problematiche legate alle strade che collegano il territorio al di fuori della città, nella campagna. Il modello scelto da Le Corbusier per i collegamenti tra le grandi città è quello della rete autostradale, sorvegliata e priva di incroci. La campagna, invece nella teorizzazione urbanistica corbuseriana, ha già un modello di riferimento, la statunitense *parkway*.

«Il suo principio consiste nel cesellare delicatamente attraverso la campagna alcune vie dominanti, anch’esse protette da ogni incrocio pericoloso, per mezzo di attrezzature disposte in piano o su livelli differenti. L’aspetto della *parkway* è nettamente diverso da quello dell’autostrada: essa vuol essere innanzitutto una strada gradevole, ricca di soluzione paesistiche, e infatti è stata ispirata da motivi d’ordine estetico. Queste strade sono soggette ad un regime speciale, che le riserva rigorosamente al turismo e al diporto chiudendole al traffico pesante e commerciale»¹⁴⁷.

La teoria delle *parkway* permette di superare i metodi di costruzione della strada che, basati sulle tecniche ingegneristiche di scavo e rinterro,

145 EMANUELA MORELLI, *Disegnare Linee nel paesaggio. Metodologia di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture*, Firenze University Press, Firenze 2005, p. 70.

146 LE CORBUSIER, *Maniera di pensare l’urbanistica*, Laterza, Bari 2004, p. 73.

147 LE CORBUSIER, op. cit., p. 76.

causano modificazioni non compatibili con i sistemi naturali. La parkway, con il suo fluire in intimo contatto con la natura e con i suoi elementi, diviene scienza del paesaggio; disponendo per classi le circolazioni, e mettendo ordine nel traffico conserva le qualità estetiche della campagna.

«La parkway precorre la riforma più urgente per lo sviluppo delle città avvenire: l'abolizione della strada corridoio»¹⁴⁸.

In Le Corbusier troviamo due aspetti fondamentali per la ricerca sulle relazioni tra infrastruttura e paesaggio. Il primo è quello in cui la strada è “poema dell'architettura e del paesaggio” di cui la strada stessa costruisce l'unità attraverso il variare delle terre, delle rocce, dei pendii; il secondo è la strada urbana di cui Le Corbusier preconizza la morte. Sottoposta ad una profonda riflessione progettuale, nel suo rapporto con le scale di intervento e con gli altri elementi urbani, la strada reclamava – ma ancora oggi reclama – “riflessioni e amore come per tutte le opere dello spirito”¹⁴⁹.

Condizioni culturali e spesso anche ambientali e sociologiche hanno permesso che, nonostante le indiscusse qualità ambientali e di immagine dei contesti territoriali attraversati, la strada non fosse altro che “vettore del più celere spostamento”¹⁵⁰. Il pensiero sulla scelta dei tracciati, nell'organizzazione dei percorsi, negli attraversamenti urbani, ha consentito agli aspetti utilitaristici di far perdere ogni “altra riflessione funzionale e figurativa”¹⁵¹ sulla strada, nella sua capacità di disegnare lo spazio esterno, aperto, pubblico, urbano, in periferia e nella città diffusa. L'unità, la ricerca di questa unità di immagine nel territorio, ci viene restituita dalla percezione cinematica dello spazio attraverso il parabrezza. Le scale del progetto infrastrutturale sono le scale derivate dalla lettura tridimensionale del territorio frammentato in primi piani, piani sequenza, carrellate e montaggi rapidi, attraverso la percezione cinematografica ottenuta quando si percorre la strada in automobile¹⁵².

«Figura fondativa della costruzione urbana così come segno della conquista di nuovi spazi, testimone dell'antico sforzo di essere architettura normata e modellata nel riconoscimento del suo valore, costruzione molteplice e collettiva, tridimensionale oltre che bidimensionale, oggetto di ricerca figurativa come manufatto e come parte del paesaggio, è dal riconoscimento del suo ruolo nella formazione dell'ambiente contemporaneo, dalla definizione di un'aggiornata elaborazione tipologica, dalla ricerca di una figurazione che assuma le infrastrutture come presenza nella costruzione estetica dei luoghi dove viviamo, che la strada può divenire oggetto degli apporti di molte discipline, non solo dell'ingegneria dei trasporti e civile, ma dell'architettura, dell'ecologia, della progettazione del paesaggio, per cogliere tanto nuove dimensioni della complessità quanto nuove scale dei rapporti»¹⁵³.

148 LE CORBUSIER, op. cit., p. 88.

149 Cfr. SERENA MAFFIOLETTI, STEFANO ROCCHETTO, op. cit., p. 15.

150 Cfr. SERENA MAFFIOLETTI, STEFANO ROCCHETTO, op. cit., p. 16.

151 Cfr. SERENA MAFFIOLETTI, STEFANO ROCCHETTO, op. cit., p. 16.

152 Cfr. RICHARD INGERSOLL, op. cit., p. 89.

153 SERENA MAFFIOLETTI, STEFANO ROCCHETTO, op. cit., p. 16.

A questo punto lo studio della strada deve essere affrontato con tema progettuale, un'architettura la cui figurazione sia data dalla capacità di costruire il paesaggio nelle sue accezioni spaziali e figurative. Il progetto ha il compito di far in modo che la strada appartenga al luogo più che al movimento, "la questione è riuscire a fare strade che passano e fanno scoprire e non strade che attraversano"¹⁵⁴.

Il compito più arduo è naturalmente quello del progettista cui spetta di restituire al "luogo, alla luce, delle necessarie trasformazioni, identità e riconoscibilità. La forma, intesa come rilievo topografico in relazione a tracciati e manufatti, diventa elemento d'ordine, economia di spazio, significazione di un nuovo vissuto"¹⁵⁵. Il risultato progettuale deve essere una sintesi qualitativa dell'articolazione fra "infrastruttura, natura e architettura"¹⁵⁶.

Il progetto stradale, informato dei dati territoriali, topografici, e tecnici deve confrontarsi con il tempo, ovvero la velocità di connessione, che nel mondo contemporaneo è il principale parametro di valutazione delle distanze. Quotidianamente gli spostamenti ci portano a relazionarci con realtà distinte, il progetto dell'infrastruttura in quest'ottica può diventare giudizio di valore, consentendo di operare selezionando tipi di intervento, risignificando parti esistenti, inventando nuovi luoghi, "senza accettare in modo supino l'idea di un unico tempo storico"¹⁵⁷.

«L'architettura, di fronte a questo contesto mutato e mutevole, deve riappropriarsi della propria centralità nel processo di costante modificazione del territorio e ciò non può che partire dall'acquisita conoscenza della ormai avvenuta dilatazione dei materiali del progetto e dal conseguente mutato quadro della competenze disciplinari e professionali. Il progetto d'architettura deve ormai necessariamente occuparsi di temi che, per tradizione, erano affidati a competenze di settore, come per l'appunto i manufatti stradali e più in generale le attrezzature della mobilità. L'obiettivo è indagare per mezzo della forma le complesse relazioni che si instaurano tra i nuovi elementi del paesaggio antropizzato e la resistenza che oppongono i caratteri del palinsesto naturale, che è sempre di più variabile interna del progetto»¹⁵⁸.

Al progetto dell'infrastruttura per una forma di turismo sostenibile viene chiesta la capacità di sintesi tra saperi e strumentazioni diverse, per consentire all'architettura di produrre figurazioni capaci di trasformare qualitativamente il territorio.

La rivisitazione dei luoghi della Città a rete Madonie-Termini attraverso il progetto di qualificazione dell'infrastruttura turistica concorre, allora, alla costruzione dell'identità del territorio. Il contesto, la storia, la costruzione del paesaggio, nella loro dimensione geografica, sono gli elementi del progetto che consentono di intervenire sulle politiche di sviluppo turistico

154 Cfr., SERENA MAFFIOLETTI, STEFANO ROCCHETTO, op., cit., p. 96.

155 Cfr., SERENA MAFFIOLETTI, STEFANO ROCCHETTO, op., cit., p. 92.

156 Cfr., SERENA MAFFIOLETTI, STEFANO ROCCHETTO, op., cit., p. 46.

157 Cfr., SERENA MAFFIOLETTI, STEFANO ROCCHETTO, op., cit., p. 19.

158 SERENA MAFFIOLETTI, STEFANO ROCCHETTO, op. cit., p. 19.

del territorio, puntando ad una progettualità in cui il nastro stradale nelle sue qualità squisitamente spaziali rappresenti una componente fondamentale del paesaggio antropico, uno tra gli strumenti principali con cui organizzare, non solo fisicamente, lo spazio dell'uomo¹⁵⁹.

La strada, nel suo essere infrastruttura, viene proposta come tesi per la ricerca progettuale a cui spetta il compito di contribuire alla costruzione del paesaggio e al rafforzamento dell'identità culturale territoriale nel contesto della Città a rete Madonie-Termini. Da questa formulazione nasce un ulteriore interrogativo da risolvere con gli strumenti del progetto di architettura. Di fronte alla costruzione di un sistema città che parte in vantaggio per visione strategica e capacità amministrativa, la Città a rete Madonie-Termini nasce senza un carattere figurativo unitario o quanto meno senza elementi che, preso atto delle qualità morfologiche e spaziali dei singoli comuni e delle migliori espressioni di architettura contemporanea presenti sul territorio stesso, riescano ad esprimere in modo coerente il carattere stesso del comprensorio a partire dalle invarianti unitarie quali la storia e gli aspetti ambientali.

La città così concepita tende sempre ad identificarsi con le amministrazioni locali che continuano le funzioni delle comunità autonome medievali e talvolta hanno i medesimi confini. Un ruolo che da un lato offre il vantaggio di avere un campo di rapporti politici ristretto e profondamente sentito, capace di avvicinare cittadini e amministratori, dall'altro ostacola il funzionamento degli enti a scala superiore necessari alla pianificazione contemporanea¹⁶⁰. Gli interventi messi in programmazione dalle amministrazioni locali appartengono, fondamentalmente, a due categorie, la prima relativa alle strutture comunali dotate di una funzione di rango comprensoriale, ma a questo punto sarebbe meglio usare il termine di "rango urbano"; la seconda riguarda interventi di infrastrutturazione legati a tematiche ambientali, risparmio energetico, produzione sostenibile di energia elettrica, ri-uso di materiali provenienti dalla differenziazione dei rifiuti.

Proprio nelle scorse settimane il programma PIST ha già compiuto l'iter burocratico-amministrativo, è stato già valutato positivamente, approvato, buona parte degli interventi progettati sono stati finanziati e la maggior parte di questi è in cantiere. In questo periodo la crisi del sistema monetario e finanziario sta incidendo in modo irreversibile sui sistemi sociali del territorio con effetti che potremo valutare solo fra qualche anno. Inoltre l'inadeguatezza degli strumenti offerti dalla politica nazionale non consente ai territori di confrontarsi con i mercati globali e contribuisce a quella perdita di equilibrio nelle dinamiche occupazionali che modifica la geografia del lavoro e aumenta l'emigrazione verso la costa, di cui il territorio madonita già soffre. In questa particolare condizione sociale viene chiesto alla Città a rete Madonie-Termini di favorire investimenti in ricerca e

159 Cfr., EUGENIO TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, Longanesi, Milano 1990, p. 23.

160 Cfr., LEONARDO BENEVOLO, *La città nella Storia d'Europa*, Laterza, Roma – Bari 2008, p. 218.

formazione tali che gli interventi programmati possono risultare efficaci. Da qui è nato l'interrogativo che ha condizionato questa analisi dei sistemi di governance e il modo in cui questi possano essere indirizzati verso le economie del turismo; certamente la consapevolezza di appartenere ad un territorio in cui è ancora forte l'identità culturale può contribuire a favorire forme di sviluppo sostenibile. L'ipotesi da verificare sta nel comprendere come il progetto di architettura possa contribuire alla creazione di una consapevolezza condivisa nell'uso di un territorio che vuole assurgere al rango di "urbano". Con gli strumenti di analisi, proiezione e verifica del progetto di architettura, si può pensare di contribuire all'infrastrutturazione turistica del territorio. Un processo programmatico all'interno del quale sono in corso processi di territorializzazione che vogliono qualificare e comunicare l'attrattiva turistica del territorio. Infatti

«L'*attrattività turistica* di un determinato luogo, paesaggio, territorio non è un "dato" esistente a priori e nemmeno un "fenomeno" intrinseco dell'area ma rappresenta il prodotto derivante da un *processo di territorializzazione*. [...] Il processo di territorializzazione è legato a tutte quelle procedure mediante le quali una società fa proprio, organizza e gestisce in territorio imprimendovi quei valori che, definendone le qualità, permettono di trasformarlo e utilizzarlo ai propri fini»¹⁶¹.

Gli elementi che concorrono alla definizione di quell'immagine complessa prodotta quando un territorio usa le sue qualità ambientali e sociali per dotarsi di infrastrutture turistiche, sono da ricercare nei meccanismi che consentono di interpretare in chiave culturale i luoghi, il paesaggio e il territorio (*immagine culturale*)¹⁶²; e contestualmente nella sua *immagine attuale*¹⁶³:

«L'*immagine attuale*, propria di un determinato prodotto turistico, deriva da operazioni di marketing che, variamente combinando l'immagine culturale con strategie di prezzo, aiutano a definire la turisticità di un territorio: sono i tour operator che rendono attiva la potenziale appetibilità di un luogo che, al generico turista, deriva da quell'insieme di elementi che abbiamo definito *immagine culturale*»¹⁶⁴.

Per una governance che dia risposte in termini di servizi alla domanda di turismo che proviene da operatori del settore e da nuove forme di economie, attivate grazie alla cultura della salvaguardia e della sostenibilità ambientale, l'architettura è chiamata a riflettere e far riflettere su come si pone il sistema territoriale in un mondo globalizzato in ragione delle sue capacità e delle sue specificità e come queste si confrontano con l'avanzare

161 FABIO LANDO, *Turisticità e formazione dell'immagine dei luoghi*, in LUIGI COCCIA (a cura di), op. cit., p. 123.

162 Cfr., FABIO LANDO, *Turisticità e formazione dell'immagine dei luoghi*, in LUIGI COCCIA (a cura di), op. cit., p. 125.

163 Cfr., FABIO LANDO, *Turisticità e formazione dell'immagine dei luoghi*, in LUIGI COCCIA (a cura di), op. cit., p. 127.

164 Cfr., FABIO LANDO, *Turisticità e formazione dell'immagine dei luoghi*, in LUIGI COCCIA (a cura di), op. cit., p. 127.

delle economie emergenti e la loro capacità di modificare la geografia dei flussi economici¹⁶⁵.

In conclusione, la ricerca sulla qualificazione dell'identità attraverso il progetto dell'infrastruttura per il turismo sostenibile ci consente, a partire dalle relazioni fra infrastruttura e paesaggio, di attivare un processo virtuoso di confronto fra le amministrazioni locali e la ricerca scientifica. L'obiettivo è quello di aprire il territorio ad una nuova stagione di indagini e sperimentazioni sulla qualità delle reti per rendere disegnabile la nuova città.

Il progetto dell'infrastruttura è quello in grado di realizzare "il paesaggio antropogeografico"¹⁶⁶ di questa nuova realtà urbana. Il nostro lavoro di architetti, considerato come intervento sugli schemi ambientali a tutte le scale, potrebbe offrire una reale soluzione a questa importantissima tematica. In prima istanza consentirebbe di offrire alla Città a rete Madonie-Termini la possibilità di creare un'immagine per la collettività in grado di avvicinare la pratica amministrativa alla comunicazione per la massa. La ricerca architettonica ha come sua variabile dipendente l'ambiente fisico per cui tende sempre a ricondurre il suo sforzo alla definizione di una forma in cui la disposizione, il colore, gli aspetti materiali ne facilitano la formazione dell'immagine. La formazione di immagini "potentemente strutturate, altamente funzionali"¹⁶⁷ dà al territorio, attraverso l'oggetto fisico, un riferimento visivo legato agli attributi di identità e struttura dell'immagine mentale, ovvero ne definisce la sua "figurabilità"¹⁶⁸.

«[...] lo sviluppo dell'immagine è un processo reciproco tra osservatore e cosa osservata, è possibile rafforzare l'immagine attraverso artifici simbolici, attraverso la rieducazione di colui che percepisce o attraverso la ristrutturazione del suo ambiente»¹⁶⁹.

La nascita e l'evoluzione della Città a rete Madonie-Termini ha origine nell'analisi di sistemi politici, sociali ed economici, la città deve quindi essere considerata come il "prodotto di sistemi funzionali generatori della sua architettura e quindi dello spazio urbano"¹⁷⁰. Visto però il suo carattere comprensoriale non può essere rappresentata con i tradizionali sistemi del disegno e del progetto urbano. Il progetto della Città a rete Madonie-Termini, oltre a rappresentare un'idea nuova, necessita di un'appropriata rappresentazione sul territorio, un "processo disegnativo continuamente aperto che tenda alla costituzione di più configurazioni oscillanti in un campo orientato la cui struttura è definita da una serie di figurazioni operanti per punti distinti (in grado di attribuire senso all'intero ambiente attraverso la propria massima caratterizzazione e definizione) o assumere la relazione

165 Cfr. E.Journal / Palermo Architettura / n. 2 / ottobre 2011.

166 Cfr., VITTORIO GREGOTTI, *Il territorio dell'architettura*, op. cit., p. 65.

167 Cfr., KEVIN LYNCH, *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia 2009, p. 31.

168 Cfr., KEVIN LYNCH, op. cit. p. 31.

169 Kevin Lynch, op. cit. p. 33.

170 Cfr., ALDO ROSSI, *L'architettura della città*, Città Studi Edizioni, Milano 1995, p. 9.

stessa come sola capace di regolare le qualità dell'ambiente"¹⁷¹. La Città a rete Madonie-Termini consente di ripensare il territorio in termini di paesaggio, offre la possibilità di indagare una strutturazione dello spazio architettonico a partire dall'uso formale delle tematiche relative alle relazioni e alle connessioni fino a giungere ai concetti introdotti dalla topologia spaziale¹⁷². Si ripropone il problema della figurabilità dell'ambiente, materia con la quale, configurando la scena globale, sia possibile definire il sistema di immagini, in modo tale che in essa risulti agevole all'osservatore sia l'identificazione delle parti che la strutturazione dell'insieme¹⁷³.

La Città a rete Madonie-Termini, pur con i suoi limiti di programmazione/progettazione, può diventare un modello di costruzione delle identità culturali territoriali e contemporaneamente essere un modello sostenibile di sviluppo comprensoriale, ma ha l'obbligo di riuscire a realizzare un importante momento di condivisione e crescita "dal basso" per l'intera comunità. Insieme alla ricerca scientifica pluridisciplinare potrebbe realmente trasformare gli obiettivi della carta di Lipsia in una realtà capace di dare sostanza e qualità alle trasformazioni dell'intero comprensorio senza rischiare così di trasformarsi nell'ennesimo strumento sovra-comunale di amministrazione del territorio e bloccare ulteriormente il già complicato sistema amministrativo e burocratico.

171 Cfr., VITTORIO GREGOTTI, *Il territorio dell'architettura*, op. cit., p. 90.

172 Cfr., VITTORIO GREGOTTI, *Il territorio dell'architettura*, op. cit., p. 90.

173 Cfr., KEVIN LYNCH, op. cit. p. 35.

IL TERRITORIO DELLA CITTÀ A RETE MADONIE-TERMINI

2.1 Persistenze storiche e aspetti geografici della Città a rete Madonie Termini

Il territorio rappresenta, oggi, il centro propulsore per lo sviluppo economico e sociale e quindi per la crescita culturale degli abitanti. Uno sviluppo che è una naturale evoluzione, tramite processi di verticalizzazione e gerarchizzazione, di quel modello orizzontale basato sul protagonismo di medie imprese¹ che sono l'ossatura del modello economico italiano. Un modello di sviluppo che ha la sua forza nella volontà degli imprenditori di non interrompere i rapporti locali, ma anzi di trasferire sul territorio le proprie risorse di conoscenza alla rete di piccole imprese che possono continuare a operare nella ristretta dimensione e contestualmente aprirsi all'innovazione di cui le medie imprese sono interpreti². La governance in questo contesto culturale diventa, come abbiamo già visto, un elemento fondante per consentire la crescita del territorio stesso. Infatti, perché il sistema delle medie imprese si possa affermare è necessario che si realizzi un modello produttivo a dimensione territoriale in cui le comunità e gli attori dei processi economici interagiscano in un sistema a rete, virtuale, ma capace di affermare i valori di identità, socialità e cultura, comuni a tutte le realtà territoriali.

La Città a rete Madonie-Termini rappresenta questo modello di sviluppo, vuole realizzare una "geocomunità"³ la cui dimensione è tale da poter giustificare l'erogazione di servizi e funzioni strategici con l'obiettivo di favorire lo sviluppo del territorio. Nasce, quindi, un sistema poliarchico di consorzi per sostenere le imprese, agenzie di sviluppo, poli fieristici e per la ricerca. Al centro di queste reti per lo sviluppo ci sono gli enti locali, le associazioni di rappresentanza e le autonomie funzionali. La creatività in questo modello di governance è una risorsa fondamentale, è territorializzata, si occupa dei sistemi produttivi e viene definita su un sistema di reti più

1 Cfr. ALDO BONOMI, *Comunità, territorio, impresa: le metamorfosi del Made in Italy*, in LUCA ZEVI (a cura di), *Le quattro stagioni. Architetture del Made in Italy da Adriano Olivetti alla Green Economy*, Electa, Milano 2012, p. 35.

2 Cfr. ALDO BONOMI, *Comunità, territorio, impresa: le metamorfosi del Made in Italy*, op. cit., p. 36.

3 Cfr. ALDO BONOMI, *Comunità, territorio, impresa: le metamorfosi del Made in Italy*, op. cit., p. 36.

ampio, capace di tenere conto del globale. Questa visione non è un'innovazione culturale o concettuale nella gestione territoriale, infatti, trova fondamento nelle ricerche di Carlo Doglio che già alla fine degli anni Sessanta ipotizzava uno sviluppo per i centri distanti dalle realtà metropolitane fatto di politiche "comprensoriali".

«Nessuno vuole tornare alla città medioevale. Bensì a una dislocazione sul territorio di una serie di fatti che chiameremo "città comprensorio", o comunque si preferisca. [...] È ben vero che oggi molti studiosi concordano sullo scioglimento della città tradizionale nel territorio, ma asseverando che essa permanga lo agglomerato fondamentale della attività terziaria (l'unica cui si prevede futuro) a grande scala. Non è possibile ipotizzare che uno studio di carattere territoriale ci indichi che codeste attività non possono conglomerarsi in quello che è tradizionalmente il centro urbano (nelle vesti odierne di centro direzionali) ma che la attività terziaria a grande scala, se proprio ci si tiene, sia il risultato di una rete di comunicazioni che correlano e fanno cosa distinta e unica di punti distanti nel territorio, sicché la città-comprensorio è fatta di tante città, nessuna delle quali ubicata in "qualche luogo" bensì in "nessun luogo", risultante da una serie di linee? E questo ha il vantaggio, fondamentale anche per la salvezza del territorio, di battere quel gigantismo che sembra contraddistinguere in modi sempre più palesi (formalizzati) il nostro pseudo-sviluppo»⁴.

La governance della Città a rete Madonie-Termini tende a questi obiettivi nella definizione di programmi che abbiano un impatto positivo e sostenibile per il territorio. Ma se per Doglio il ruolo dell'architetto era tutto rivolto alla città e ai suoi meccanismi di crescita, oggi il progetto di architettura è chiamato a qualificare il territorio con interventi non solo puntuali, ma anche diffusi. La riqualificazione delle infrastrutture lineari consente di operare nella costruzione del paesaggio ripensando il territorio con la sua storia, le sue tradizioni e le sue scenografie⁵. La rappresentazione di un nuovo paesaggio, determinato dal progetto di riqualificazione delle infrastrutture viarie, contribuisce alla ricerca dell'identità culturale del territorio e consente di determinare un'immagine per quel Libero Consorzio di Comuni⁶ a cui la Città a rete Madonie-Termini aspira.

4 CARLO DOGLIO, *Dal paesaggio al territorio. Esercizi di pianificazione territoriale*, Il Mulino, Bologna 1968, p. 389.

5 «Il territorio "è"; il paesaggio si sente, vede, ascolta ispira: un amo gettato da passato a futuro per persuaderci che esistiamo in un nostro modo particolare, e per giustificare gli interventi, di pronò assenso a una spirale innaturale, sul territorio. Stupro della natura, invece che germinarne. Ma quanta malinconia che solamente attraverso il terrore "delle cose", anche di quelle che abbiamo contribuito a far nascere, si riesca a ritrovare noi stessi nel tutto. In realtà per essere umani bisogna liberarsi da quelle scenografie che chiamiamo storia; altrimenti continueremo a far parte del paesaggio, attori di uno scenario che collettivamente ci siamo imposti, e non esseri umani che si svolgono come pietra albero o acqua, come cielo e terra, nel territorio naturale». CARLO DOGLIO, op. cit., p. 8.

Così Doglio provava a trasformare il territorio in una piattaforma programmatica, in cui il paesaggio, le emozioni, venivano scisse dall'azione che la ricerca sociologica e architettonica avrebbero prodotto sui luoghi per migliorare le condizioni sociali e culturali delle comunità.

6 L'articolo 15 dello Statuto della Regione Siciliana prevede la soppressione delle Province Regionali e la sostituzione con i Liberi Consorzi di Comuni, cioè delle unioni in cui

Perché ci sia essere una governace è necessario che esista un territorio sul quale sia possibile rintracciare un sistema di valori condivisi, capace di creare uno strato culturale di appartenenza su cui contribuire alla costruzione di una identità culturale che, se pur condivisa, sia in grado di tenere conto delle singolarità. I sistemi culturali, sociali ed economici delle Madonie ci consentono di effettuare con questa sperimentazione, una lettura culturale del territorio attraverso l'infrastruttura viaria che ne attraversa il principale sistema turistico. Montagne affacciate, sul mare in cui una volontà condivisa esprime la volontà di realizzare un libero consorzio di comuni che non sia solo una forma di governance, ma anche un vero e proprio territorio, in cui il disegno dei luoghi è rappresentazione del paesaggio e costruzione di identità culturale territoriale.



immagine 1: I ruderi del castello dei Ventimiglia di Geraci Siculo visti dalla montagna nei pressi del Mercato di Contrada Fiducia, sullo sfondo l'Etna innevato.

«Dal balcone nelle Madonie, sotto la brezza blu di quella sera, i lumi erano d'un centinaio di città, tra il nord-ovest e il sud-ovest, fino alla fossa di chiarore che s'apriva in direzione di Palermo e fin giù alle due altre fosse che indicavano, entrambe più piccole e molto meno vive, il posto di Caltanissetta e il posto di Agrigento. Erano uve di lumi, a grappoli solitari per la maggior parte, nell'immensa vigna nera della terra, e a gruppi di grappoli, in qualche punto, di cinque, di sei, in mezzo al nero folto dei pampini della vigna nera. La signora avrebbe potuto nominarli a uno a uno, viaggiando di dietro i vetri qua e là dov'essi erano, quelli che facevano solo un pugno di lumi, e quelli che ne facevano una bracciata, Caltavuturo, Sclafani, Aliminusa, Valledolmo, Villalba, Marianopoli, Campofranco, Sutera, Bompensiere, in alto, in basso, e Caccamo o Corleone o Prizzi, pure in alto e in basso, o Cammarata o Mussomeli. Ma non vedeva niente dell'est e del sud-est come quasi del mondo che aveva alle spalle sepolto nelle montagne: niente di dov'era Gangi, e di dov'era Sperlinga, di dov'era Nicosia, di dov'erano Capizzi e Cerami, e niente di dov'era Agira, niente nemmeno di dov'era, un poco più a oriente del chiarore di Caltanissetta, il ricco carico pensile di Enna con Calascibetta ai piedi»⁷.

Il mito creato da Vittorini per dare un volto alle sue Città è quello di una signora aristocratica, consapevole del mondo, ma chiusa nel suo mondo, il suo palazzo, da cui sta a guardare cosa succede nei suoi territori⁸. Una

i Comuni mettono insieme personale e risorse e svolgono insieme alcune funzioni. Nel 2013 con un'apposita Legge Regionale il Parlamento Siciliano ha abolito le Province ed è iniziato un processo di riforma, ancora in corso, con il quale si sta tentando di attuare il dettato dello Statuto, con l'eccezione delle tre grandi Aree Metropolitane (Palermo, Catania, Messina), le quali più che accorpate in un Consorzio i relativi Comuni tendono a diventare una metropoli in cui i comuni originari vengono trasformati in municipalità. Naturalmente sono solo ipotesi, perché ad oggi la riforma delle Province è ancora in discussione e si distacca dal dettato dello Statuto che vuole i Liberi Consorzi come istituzioni guidate dal basso. I Liberi Consorzi sono però una valida alternativa al sistema Comune-Provincia-Regione, consentono infatti di creare delle economie nella gestione di tutti quei servizi che possono essere messi in rete. Vedi *"Regio Decreto Legislativo 15 maggio 1946, n. 455: Approvazione dello Statuto della Regione Siciliana"* in MASSIMO COSTA, *Cittadini di Sicilia*, Edizioni Arianna, Geraci Siculo 2014, p. 132.

⁷ ELIO VITTORINI, *Le città del mondo*, Bur, Milano 2012, p. 67.

⁸ Nel numero 15 di E.Journal/Palermo Architettura del 2012, dedicato al paesaggio di altre Sicilie, è riportato l'intervento di Marcello Panzarella in occasione delle Giornate di Studi "Tra Palermo e Agrigento. Strada Paesaggi Città", Progetto di Rilevante Interesse

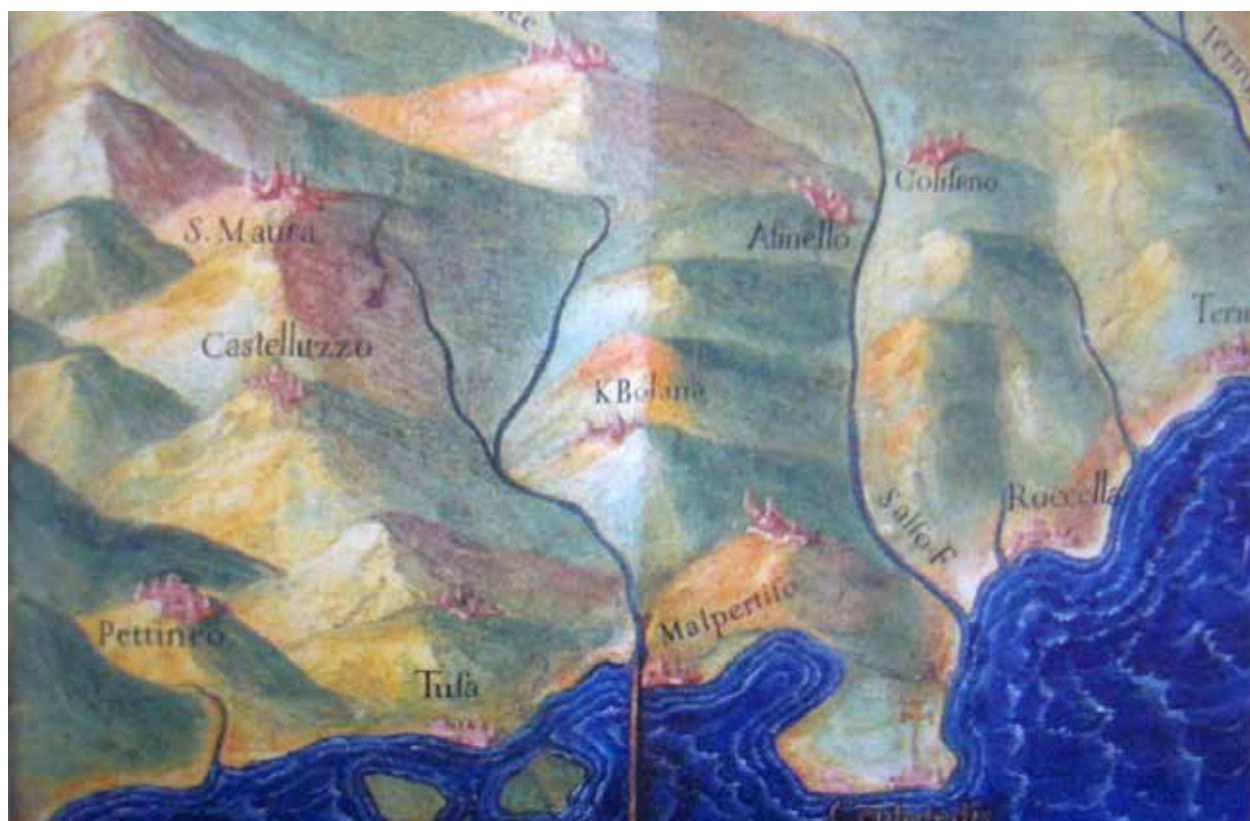


immagine 2: Il territorio della Contea dei Ventimiglia evidenziato su una carta del 1558.
Vincenzo Lucchini, Sicilia seu Trinacria.

immagine 3: Il sistema montuoso siciliano in una rappresentazione cartografica del 1834.
Lo Faso Pietrasanta Domenico, Sicilia Antiqua.

immagine 4: Le Madonie in una rappresentazione della Val Demenna del 1791.
Reilly, Franz Johann Joseph von Die Sicilianische Landschaft Val De Mene.

immagine 5: Roma. Galleria delle carte geografiche in Vaticano, particolare della Sicilia con il territorio della contea dei Ventimiglia.



visione che in questo contesto è facile ritrovare. La ricerca, infatti, prova a raccontare il territorio non solo modificandone lo sguardo, ma anche introducendo, grazie all'esercizio della progettazione, delle buone pratiche nella gestione dell'ambiente e dei luoghi sui quali si agisce in modo pluridisciplinare e con grande attenzione all'esistente.

Dalle montagne verso il mare il territorio delle Madonie: un luogo in cui la storia dell'uomo ha lasciato il segno realizzando, con gli insediamenti, la rete di strade e passaggi che hanno consentito gli scambi e l'incontro dei suoi abitanti.

Nella storia, il complesso montuoso delle Madonie viene descritto da diversi storici, tra cui lo storico e geografo Adolf Holm che nella metà dell'Ottocento così raccontava il territorio:

«In senso lato, oggi, sott'il nome Madonie si comprende buona parte della catene di montagne che, di riscontro all'Etna e parallelamente alla costa settentrionale, volgesi a ponente: con ispecie poi va indicata con quel nome l'alta regione montuosa a mezzogiorno di Cefalù, cui si forma una parte della catena suddetta. Però qui si può cercare il Marones, ma non è possibile determinarne l'estensione; ed è palese pure come siensi male apposti quelli che vollero vedere il Maro nel contrafforte che, presso a Petralia, staccasi dalla catena principale volgensosi a mezzodì- L'errore parmi sia nato per imperfezione della carta di Cluverio, su la quale il Mare occupa tal sito, mentr'egli, nel testo, lo fa estendere dalla sorgente del Pettineo alla città di Mussumeli; perciò desso è parte della catena principale che s'indirizza ad ovest»⁹.

Altro tentativo di descrizione del territorio è quello dell'abate Domenico Scinà:

Nazionale, a cura dei prof. Antonino Margagliotta e Giovanni Francesco Tuzzolino, Palermo 13-14-15 maggio 2013, tenutesi presso la Presidenza della Facoltà di Ingegneria. L'estratto dello scritto di Vittorini viene usato per introdurre l'intervento: "Mitopoiesi e progetto nel territorio de Le città del mondo di Elio Vittorini" nel quale Panzarella riconosce a Vittorini la capacità di creare miti di grande suggestione etica ed estetica, i quali, al pari di quelli antichi, trovano nella Sicilia il luogo privilegiato della loro consistenza, oltre a mettere in atto un intenso rapporto con le condizioni locali del reale, ambiscono a valere in senso più generale o universale. Annidati nella contemporaneità i miti voluti da Vittorini interpretano la storia, i luoghi, attraverso l'attitudine a sovrapporre al reale una visione immaginifica, morale che coinvolge i personaggi e i tempi dell'azione mantenendoli costantemente su un filo assai stretto, tra la distinzione dei due piani di lettura e la loro coincidenza. Racconta le Madonie costruendo il mito della "Signora delle Madonie", aristocratica, distante, consapevole del monto, ma egoisticamente chiusa nel proprio particolare, che dall'alto del suo palazzo, quasi tibetano, arroccato sulla cima di un monte "piccola, magra, gonfia di sete nere" perlustra con il suo cannocchiale le lande della Sicilia interna, tanto desolata quanto affascinante, e abbraccia nel suo sguardo, dall'alto, per ciò che vede e per ciò che ne intuisce, tutta la geografia de "Le città del mondo" in una Sicilia che ancora contadina lotta per la terra. La lettura che offre Panzarella di questo testo è una lettura per approssimazioni successive, fatta con un dialogo tra due attori in viaggio e in contrapposizione. La meta del viaggio è l'unico luogo del testo di Vittorini che non ha un reale riscontro nella topografia o nei dizionari toponomastici: Gibilemme.

MARCELLO PANZARELLA, *Mitopoiesi e progetto nel territorio de le città del mondo di Elio Vittorini*, in E. Journal. Palermo Architettura, n. 15, Palermo 2013, p. 55.

9 SALVATORE FARINELLA, *Storia della Madonie. Dalla preistoria al Novecento*, Edizioni Arianna, Geraci Siculo 2010, p. 9.

«Le Madonie formano una catena di monti, che si stendono nel senso della loro lunghezza forse per dieci miglia da sud ovest a nord est. Questa catena è attornata in giro da altre montagne, che in gran parte sono di pietra sabbiosa, o sia di grés, poiché la rocca di grés comincia da monte Carbone, situato tra Lascari e Gratteri, e si propaga in Rappudi, Pizzo Sant'Angelo, ed Ancina; gira poi per Pollina, San Mauro e Geraci, e finisce nelle montagne Catrineci, Pizzo d'Argentieri, e Spataria dietro cui, sopra un colle di tufo calcare più o meno compatto, son collocate le due Petralia. Anzi, come in Caltavuturo e Polizzi, ch'è distante poche miglia dalle Petralie, incontrasi la rocca delle Balate, ch'è parimenti di grés, si può dire che da nord girando per est son le Madonie quasi per tre quadranti circondate di montagne di pietra sabbiosa»¹⁰.

Le Madonie nella geografia italiana sono, insieme ai monti Peloritani e ai monti Nebrodi, l'Appennino Siculo, continuazione ideale dell'Appennino continentale spina dorsale della Sicilia. A nord, sul mare, si elevano rapidamente fino a raggiungere i duemila metri. A sud, degradano fino al corso del Salso perdendosi nell'altopiano gessoso-solfifero del nisseno e dell'ennese. Approssimativamente possiamo far coincidere il complesso montuoso delle Madonie con il bacino idrografico disegnato da importanti incisioni fluviali che, oltre a caratterizzarne la struttura morfologica, ne delineano i confini.

«Il Fiume Pollina, l'antico *Monalos* o *Monale*, segna il confine orientale delle Madonie con le Caronie: come ha specificato Vito Amico nella seconda metà del Settecento, esso "ha origine alle radici orientali dei Nebrodi o Madonia" nella vallata fra San Mauro Castelverde e Geraci Siculo e, scorrendo sotto il monte dove è arroccata Pollina, sfocia nel mare Tirreno fra Tusa e la località Finale di Pollina. Il confine orientale prosegue ancora col fiume Rainò in territorio di Gangi, emissario del Pollina, e col Fiume Gangi emissario del Salso. Il limite meridionale delle Madonie segue invece in parte il fiume Salso, l'antico *Imera meridionale* che la sua foce presso Licata: il corso d'acqua trae origine da alcune sorgenti delle Madonie nei pressi di Polizzi, Petralia e Gangi e raccogliendo le acque di altri affluenti si dirige verso sud fino al Canale di Sicilia. A occidente infine le Madonie appaiono delimitate dal Fiume Grande o *Imera Settentrionale* che segna il confine con i monti del palermitano: esso nasce a nord della Sella Xireni, in territorio di Polizzi Generosa, e scendendo lungo una ricca vallata arriva a sfociare nel mare Tirreno nei pressi dell'antica città di Himera da cui deriva il suo nome»¹¹.

I fiumi Imera settentrionale e Imera meridionale caratterizzano la storia di questo territorio favorendo la creazione di miti e leggende legate a questo unico corso d'acqua che, generato dalla stessa sorgente, segue vie diverse e racconta storie diverse. Il complesso montuoso delimitato da questi tre bacini fluviali è definito da tre ambiti montuosi caratterizzati da vari elementi orografici emergenti con vette che raggiungono i duemila metri di altitudine. Al centro dell'intero sistema, sovrastano i centri di Isnello e Castelbuono, il sistema dal quale emergono i rilievi di Pizzo Carbonara

¹⁰ SALVATORE FARINELLA, op. cit., p. 9.

¹¹ SALVATORE FARINELLA, op. cit., p. 11.

(1979 metri), Monte Quacella e Piano Battaglia. A est fra Polizzi, Geraci Siculo, Petralia Soprana e Petralia Sottana il sistema montuoso è formato da Pizzo Antenna Grande (1977 metri), Monte San Salvatore (1912 metri) e dall'isolato Monte Marone su cui è edificata Gangi. Il terzo gruppo di monti è quello occidentale fra Collesano, Scillato e Gratteri dove emergono il Monte dei Cervi e il Pizzo Dipilo. Infine, a nord l'Appennino madonita ha il suo limite nella fascia costiera tra la piana di Buonfornello, al di qua del fiume Himera Settentrionale e il Fiume Pollina.

Caratteristica di questo sistema di montagne è certamente la neve nel periodo invernale, così come la particolare presenza, ad alta quota, di grandi coperture di agrifogli (la più a sud di tutto il continente europeo). Agrifogli che in alcuni punti sono vere e proprie formazioni monumentali, boschi scolpite dal pascolo delle capre. Le pendici di questi monti sono coperte da una fitta boscaglia di querce, sugheri e castagni con la presenza del raro *Abies nebrodensis*, abete neoendemico siciliano.

Le tracce della presenza dell'uomo in questo ambiente risalgono alla preistoria. Insediamenti differenti, caratterizzati dalle influenze delle diverse culture isolate, hanno fatto sì che, in un territorio compatto, poco permeabile alle influenze esterne, si manifestino differenti culture, così come differenti dialetti e differenti tradizioni. Queste differenze convivono ancora oggi sul territorio, la cui identità è legata più che altro alla presenza della famiglia dei Ventimiglia conti di Geraci che a partire dalla metà del Duecento unificano il territorio sotto un unico grande stato feudale. I Ventimiglia per diversi secoli faranno delle Madonie un ambito territoriale compatto, favorendo lo sviluppo di un senso di appartenenza ancora fortemente presente negli abitanti dei paesi madoniti e che, nell'ambito di questa ricerca, si traduce nella facilità con cui i diversi organismi di governance territoriale riescano a coinvolgere larga parte della popolazione attiva.

La presenza dei Ventimiglia sul territorio madonita, come abbiamo già detto è stata una forza unificatrice, quanto meno negli aspetti economici. Negli aspetti culturali, nonostante siamo in un comprensorio montano e quindi per definizione abbastanza omogeneo, gli abitanti delle Madonie presentano notevoli differenze. Per quanto attiene la ricerca, in modo immediato notiamo come ancora oggi nonostante le numerose strade che collegano i centri abitati, le strade che attraversano le montagne sono relativamente poche, in cattive condizioni e soprattutto non collegano tra di loro i centri abitati. In pratica non sono itinerari di comunicazione in quanto vanno verso la stazione sciistica invernale di Piano Battaglia per la

immagine 6: I confini della Contea di Geraci nel 1388 sotto Francesco II Ventimiglia.

immagine 7: La linea fortificata della Contea di Geraci



quale sono state pensate, progettate e costruite. Strade su cui difficilmente si vedono gli abitanti dei luoghi, strade che vengono utilizzate solo in un determinato periodo dell'anno¹². La montagna è stata quindi un ostacolo alla diffusione delle culture tradizionali dando origine ad una realtà antropologica nella quale è possibile trovare tre aree di influenza a cui corrispondono tre centri culturali di partenza. La prima aerea coincide con Caltanissetta e il suo intorno, la seconda con Termini Imerese e la costa palermitana e infine la terza con i centri principali di Nicosia e Mistretta.

«L'azione irradiante di questi centri si comprende se si tengono presenti alcuni fatti che ora proviamo a richiamare: a) Termini ha tradizionalmente rappresentato il polo di approvvigionamento di tutti i centri delle Madonie; durante il Medioevo e nei secoli del Viceregno era uno dei centri portuali adibiti a caricatori di merci prodotte nell'interno dell'Isola; b) Caltanissetta ha costituito per secoli l'area in cui territorialmente gravitavano i pascoli di marina e di mezza collina, così come la gran parte dei feudi delle famiglie baronali delle Madonie; c) Nicosia fu, fino al XIX secolo, sede della diocesi che comprendeva i paesi orientali delle Madonie, generando attivi processi comunicativi al suo interno, com'è del resto tipico di ogni area vescovile»¹³.

Il substrato culturale su cui si fonda la governance della Città a rete Madonie-Termini trova il suo fondamento storico proprio nella particolare struttura culturale del territorio. Un territorio che, nonostante sia stato condizionato di sopracitati tre sistemi di influenze, rimane conservativo nei suoi tratti fondamentali, com'è del resto per le aree montane e periferiche.

La tripartizione è dovuta alla natura orografica del territorio e alla geografia che nei secoli ne ha generato differenziandosi anche negli aspetti produttivi. Diverse vocazioni agrarie hanno prodotto differenti attività produttive alle quali le popolazioni insediate nei tre versanti si sono dedicate nel tempo.

«L'espressività delle Madonie si identifica e prende corpo nella copertura vegetale sia naturale che colturale. Il paesaggio della campagna del versante settentrionale è in buona parte espresso da colture legnose tra cui dominano l'olivo e il frassino. Le colture di frassino sono in parte specializzate, in parte consociate con altre specie legnose come lo stesso olivo, il mandorlo e altri fruttiferi. Tra le colture arboree i vecchi agrumeti, insediati sulle sponde delle fiumare dei versanti settentrionali, concorrono a diversificare il paesaggio vallivo. Le colture cerealicole hanno invece una notevole incidenza nell'ambito della struttura rurale del territorio e svolgono un grande ruolo nel delineare il paesaggio dei versanti meridionali, perifericamente al sistema montuoso, dove si alternano agli espressivi sulleti. Il paesaggio più caratteristico delle Madonie è comunque quello della zona montana. Un quarto di quest'area è dominato da boschi, in parte densi e continui, da garighe e cespuglieti, da pascoli espressi da erbe perennati»¹⁴.



immagine 8: Piano Catarineci a quota 1400 metri di altitudine.

¹² MARIO GIACOMARRA, op. cit., p. 15.

¹³ MARIO GIACOMARRA, op. cit., p. 16.

¹⁴ FRANCESCO MARIA RAIMONDO, *Paesaggio antropico e naturale, l'economia, allevamento e agricoltura, la manna*, in AA. VV., *Il parco delle Madonie*, Arbor, Palermo 1989, p. 23.

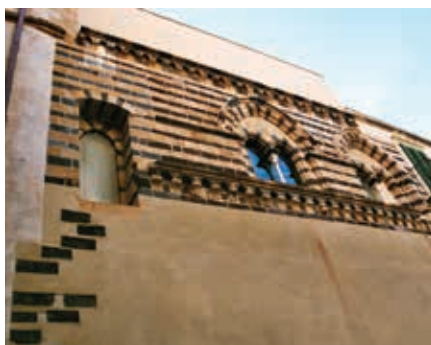


immagine 9: I principali centri di potere della Contea di Geraci amministrata dai Conti Ventimiglia.

Dall'alto e da sinistra:

La cappella di Sant'Anna e ruderi del Castello di Geraci, l'Osterio Magno di Cefalù, la torre del Castello di Polina e l'affaccio sulla costa, i ruderi del castello di Collesano, l'abitato di Isnello, la Torre Roccella sulla costa di Campofelice di Roccella, il castello di Regiovanni nella campagna di Gangi, l'abitato di San Mauro Castelverde, il castello di Castelbuono, l'abitato di Petralia Soprana, l'abitato di Petralia Sottana.



Le differenti colturali evidenziati da Francesco Maria Raimondo negli studi per l'istituzione del Parco Regionale delle Madonie fanno emergere le differenze ambientali dovute alla diversa distribuzione altimetrica del territorio madonita. Infatti, al di sopra dei 1200 metri, altipiani e leggeri pendii ospitano i pascoli permanenti, boschi di faggio e macchia mediterranea. Luoghi in cui nel passato prosperava la pastorizia. In collina, al di sotto degli 800 metri di altitudine, le colture sono molto più varie. Sul versante settentrionale la coltura principale è l'olivo a cui si alternano fasce boschive di castagno, frassino da manna e mandorlo. Il versante meridionale è caratterizzato da terreni seminativi. Ampie distese di campi di grano di tanto in tanto lasciano il posto ad appezzamenti a riposo lasciati a pascolo. Il territorio rimane invariato fino alle innovazioni introdotte dagli Arabi intorno all'anno mille che producono un nuovo paesaggio agrario in cui inizia a comparire la piccola proprietà agricola piuttosto che il sistema del latifondo.

Con l'arrivo dei Normanni la proprietà torna sotto il sistema feudale che produce la fuga dalle campagne, il ritorno nei centri abitati, la conseguente crisi demografica e la definitiva trasformazione delle coltivazioni in monocoltura cerealicola.

«Cominciava già a delinearsi la nuova struttura dell'economia della zona, contrassegnata, nella parte prevalentemente collinare rivolta a nord, dalla coltivazione del grano fin quasi alla zona pianeggiante bassa dei bacini del fiume Torto e dell'Imera settentrionale, dotata di uno sbocco naturale per la commercializzazione del prodotto, costituito dal caricatore di Termini Imerese; nell'altra parte, soprattutto quella costituita dall'alta montagna, dal ruolo armentizio che si andava sempre più affermando, con il supporto dell'allevamento libero di maiali al tempo delle ghiande abbondanti, allora, per la presenza di secolari querce e faggi»¹⁵.

Il sistema così definito rimane immutato nei secoli successivi, nel periodo aragonese viene regolamentata la pastorizia che diviene attività prevalente. Nel periodo di massima espansione del territorio, quello della Contea di Geraci affidata ai Ventimiglia il sistema economico e produttivo si mantiene pressoché invariato. Fin quasi all'unità nazionale, la sorte poi del comprensorio madonita rimane legata alle vicende dei conti Ventimiglia.

Il territorio della Città a rete Madonie-Termini oggi, amministrativamente, ha i confini qui delineati e grazie alla presenza del Parco delle Madonie conserva ancora in buona parte le specialità colturali che lo hanno fatto prosperare nel passato. Conserva tradizioni e culture dei tre versanti che oggi però comunicano tra loro producendo un nuovo assetto identitario in cerca di una nuova figurabilità, capace di raccogliere quanto di meglio la storia ha prodotto nei secoli per tramandarla alle generazioni future.

In ogni sistema territoriale sono sempre visibili le relazioni di continuità tra le varie trasformazioni che si sono succedute nel tempo a causa delle evoluzioni sociali ed economiche che si sono verificate. Il patrimonio storico-culturale, architettonico-monumentale, ma anche le eredità

15 FRANCESCO FIGLIA, *Poteri e società in un comune feudale*, Sciascia, Caltanissetta - Roma 1990, p. 35.

immateriali sono le testimonianze dell'evoluzione del territorio nella sua storia. I segni di questi cambiamenti sono nell'immagine del territorio, contribuiscono a definirne il paesaggio nella sua costruzione. Territorio e paesaggio sono direttamente collegati, per Eugenio Turri "il paesaggio è il volto visibile del territorio" che si modifica e invecchia con i suoi abitanti. Egli definisce due modi di invecchiare del paesaggio, il primo "soggettivo" dovuto alla percezione della decadenze e della staticità delle cose; il secondo "oggettivo", determinato dalla perdita di funzionalità del territorio rispetto alle nuove esigenze sociali e socio-economiche¹⁶.

L'uomo lascia segni nel territorio, segni della sua presenza, memorie per il futuro; il ritardo che la cultura del paesaggio ha rispetto alla velocità con cui il territorio viene trasformato dipende dalla resistenza che lo strato sociale offre alla trasformazione culturale.

«In Italia nel corso dell'ultimo mezzo secolo, una società improntata al liberismo, alla possibilità di ognuno di fare e costruire, ha determinato trasformazioni territoriali profonde, legate a un modo del tutto nuovo di vivere e produrre, anche se diversamente inteso dai vari attori sociali. Il mutamento non è stato esente tuttavia da effetti negativi e ciò per i ritardi culturali di una popolazione sino ad allora contadina, sia per le inefficienze del controllo statale, sia infine per le collusioni tra potere economico e potere politico»¹⁷.

Le trasformazioni del territorio vengono determinate dai rapporti di produzione, dalle economie che in esso vengono generate. I tempi e i modi di queste trasformazioni, le ripercussioni nella crescita della società sono condizionate dalle forze politiche al potere. La sociologia ha rilevato e dimostrato come l'azione di queste forze provenienti da una base ampia e capace di realizzare reti di condivisioni ampie e inclusive produce una governance in grado di rispondere alle esigenze del territorio, evitando l'immobilismo dovuto alla spartizione del potere politico e amministrativo.

I segni della cultura dell'uomo sul territorio che si trasmettono nel tempo definendone immagine e identità sono le "persistenze storiche" e rivelano la continuità del processo di formazione dei luoghi. La quantità e la qualità di queste persistenze segnano il ritmo con cui il territorio ha vissuto le sue fasi storiche, ora immobile, immutabile, ora vivace ricco di trasformazioni. Rappresentare e costruire il paesaggio nelle sue fasi storiche mette in luce le fasi della trasformazione del territorio. Nel territorio tutto ha una memoria, tutto è raccolto in strati come per la storia geologica, in cui è possibile scoprire la successione degli eventi, la loro discontinuità.

Generatrice di territorio è l'azione dell'uomo. L'uomo agisce sul territorio, spazio del suo fare, abitare, lavorare; si creano così legami tra la società e i luoghi, sistemi territoriali fatti di relazioni tra persone e cose. La percezione visiva delle forme fisiche prodotte dalle relazioni suddette coincide con l'immagine-paesaggio del territorio. Le relazioni fra paesaggio e territorio vengono determinate da fattori soggettivi legati a valori sentimentali,

16 Cfr., EUGENIO TURRI, *La conoscenza del territorio. Metodologia per un'analisi storico-geografica*, Marsilio, Venezia 2002, p. 11.

17 EUGENIO TURRI, *La conoscenza del territorio*. op. cit., p.13.

estetici, memoriali, ecc., di cui abbiamo già detto nei paragrafi precedenti. In questo momento è importante rilevare che l'azione compiuta sul territorio produce fatti geometrizzabili, misurabili, che lo modificano nel tempo provocando la continua sovrapposizione di opere, di linguaggi, di mode e di significati.

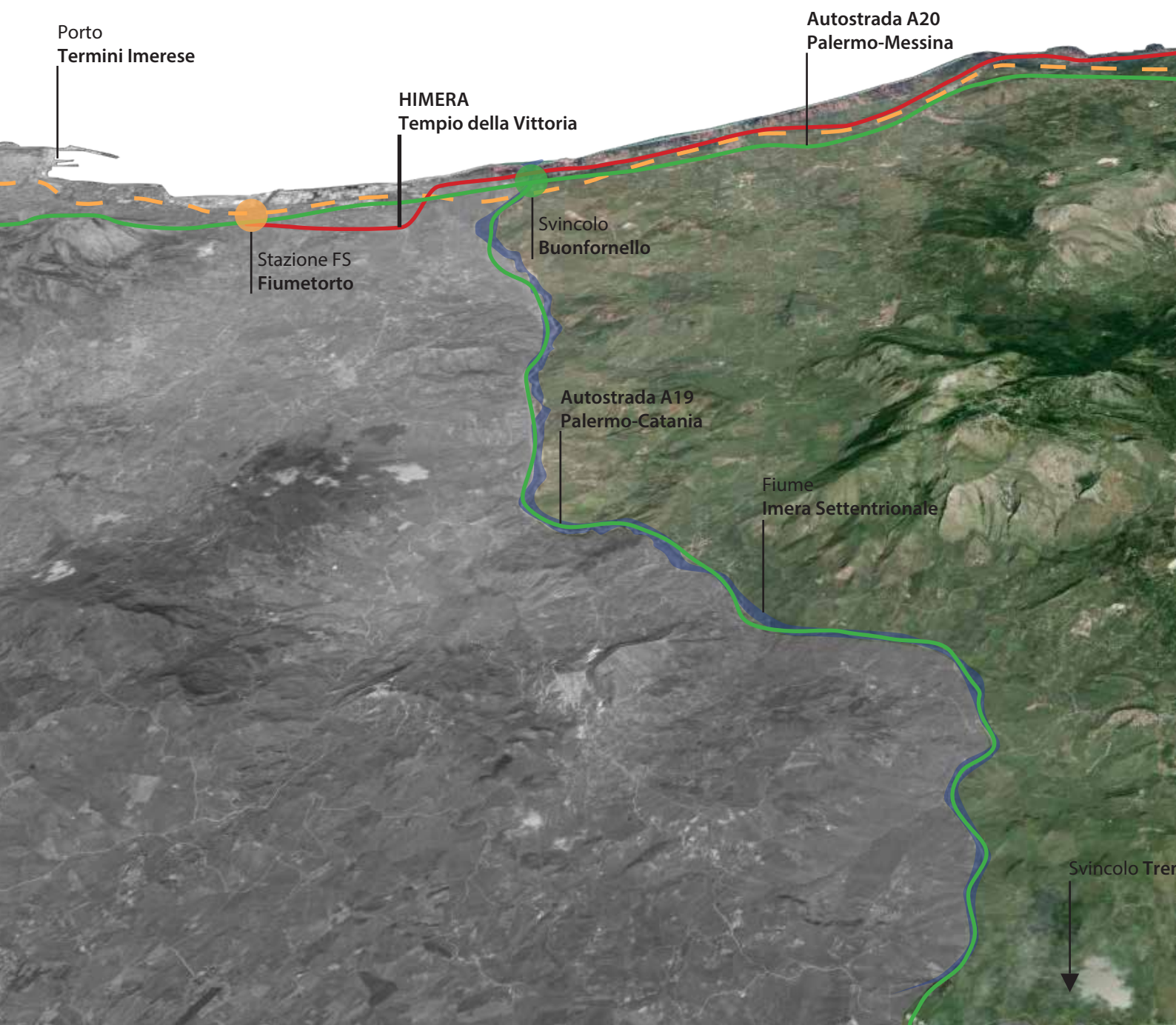
Lo studio del territorio produce un'analisi stratigrafica, archeologica e geologica in cui si fanno emergere i depositi più significativi, facendo affiorare dalla memoria informazioni da cui è possibile comprendere come è stato costruito il paesaggio a cui oggi affidiamo i valori identitari della società che vi vive.

«È evidente che non tutto ci interessa delle cose che troviamo frugando negli strati sedimentati, ma solo alcune cose, quelle che meglio ci servono per ricostruire la vicenda territoriale, la quale non è scandita da tempi cronologicamente delimitati, quanto piuttosto da periodi, più o meno lunghi,

immagine 10: Sistema territoriale della Città a rete Madonie-Termini. Relazioni fra le principali infrastrutture di collegamento e il sistema di centri poli turistici presi in esame: Himera, Cefalù, Castelbuono, Geraci, Gangi.

- Nodi di accesso al territorio
- Autostrada
- - - Ferrovia
- Traccia della Ciclovía

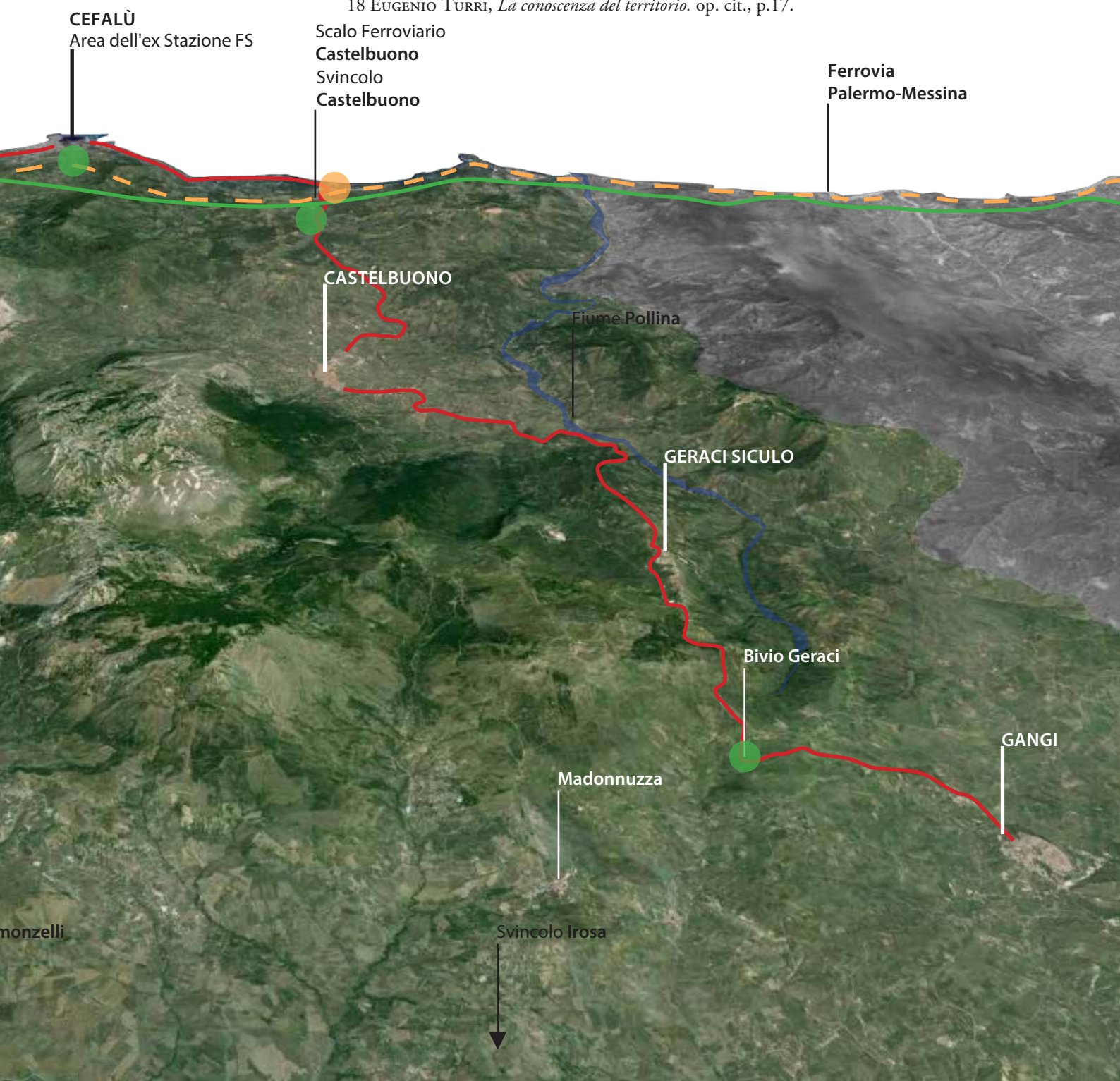
La lettura del territorio pone l'ipotesi delle possibili trasformazioni che animano il dibattito sugli effetti che la dismissione dell'attuale line afferrata potrebbe produrre sull'assetto infrastrutturale



legati ad un mutamento storico-culturale, e che hanno lasciato nelle sedimentazioni storiche segni ben marcati, ben distinti, in quanto rimandano ad un modo particolare della società di incidere il territorio, di costruirlo, organizzarlo in modi rispondenti alle istanze o alle opzioni che nascevano dalla società stessa, dalle sue spinte economiche e dalle sue elaborazioni culturali»¹⁸.

Studiare il territorio è fondamentale quando si vuole intervenire sulle sue strutture morfologiche (in questo caso l'infrastruttura viaria), consente di definire i fattori di sostenibilità sociale ed ambientale oltre che quelli economici, consente di radicare l'esercizio progettuale nell'essenza più profonda dei luoghi e di contribuire positivamente alla valorizzazione di quegli elementi che ne formano il paesaggio.

18 EUGENIO TURRI, *La conoscenza del territorio*. op. cit., p.17.



Le relazioni che si instaurano tra gli abitanti e i luoghi producono territorio, su questo le azioni sono frutto di forze innovatrici che in continuità con il passato destrutturano e ristrutturano la sua immagine. La continuità storica è la storia dei rapporti tra la società e il territorio, con i suoi simboli, con i suoi miti, è la storia dell'appartenenza ad organismi politici più o meno capaci di operare scelte sulle società locali. La continuità storica delle trasformazioni del territorio ha un importante momento di cambiamento di velocità solo quando l'ambiente da naturale diventa antropizzato.

«Metodologicamente la ricerca sugli strati sedimentati nel tempo può procedere secondo un processo di destrutturazione, partendo dal territorio così come è al momento attuale e, con successive operazioni di strip, togliendo via via uno strato dall'altro, quindi riferendosi agli elementi caratteristici di ogni stratificazione storico-culturale individuata attraverso gli elementi guida»¹⁹.

19 EUGENIO TURRI, *La conoscenza del territorio*. op. cit., p.27.

2.2 Lettura del territorio attraverso l'infrastruttura viaria

Questa ricerca progettuale ha bisogno di luoghi reali, di esigenze vere in cui poter verificare l'efficacia del progetto come strumento di programmazione e qualificazione del territorio. Il legame tra opera e contesto di riferimento è fondamentale, la scala del manufatto e quella del sistema territoriale devono interagire profondamente²⁰.

La scelta del territorio madonita ha diverse ragioni. La prima è del tutto soggettiva, legata al desiderio di provocare una maggiore presa di coscienza negli strati sociali per la salvaguardia e la valorizzazione del territorio in cui vivo e su cui opero dal 2008 come professionista e come amministratore, per la comunità di Geraci Siculo. La seconda è legata ad un fatto più oggettivo, infatti è difficile comprendere come si continui a operare nel campo della governance con operazioni di promozione turistica, quando, superata la fascia costiera, le infrastrutture per l'accesso e la fruizione del patrimonio ambientale storico e culturale sono inadeguate e insufficienti. Un terzo motivo è da ricercare nella possibilità di realizzare una ricerca progettuale in un territorio che oggi è particolarmente sensibile alle istanze culturali che provengono dalla ricerca e dalla possibilità di mettere in campo strumenti e buone pratiche per il governo del territorio. Infine per gli aspetti antropici e ambientali di questo territorio. Storia, natura, cultura sono gli elementi su cui è necessario investire per consentire lo sviluppo di fattori di turisticità per i luoghi. L'infrastruttura per l'accessibilità e la specializzazione dell'offerta turistica consente di sperimentare una nuova rappresentazione del paesaggio per favorire gli investimenti nel settore turistico.

L'ambito delle Madonie si contraddistingue per la consistente presenza di risorse territoriali di pregio, a partire dall'imponente patrimonio naturalistico, connotato da elementi di unicità floro-faunistici e geo-morfologici. In tale scenario, il sistema insediativo risulta costituito da centri urbani quasi sempre di epoca medioevale, le cui origini sono legate a funzioni di presidio e controllo militare del territorio, come dimostra la presenza di torri e castelli che emergono dal patrimonio edilizio storico. L'int-

20 Cfr., ANTONIO BIANCUCCI, *Orme sul tempo. In aula con Pasquale Culotta*, in ANTONIO BIANCUCCI (a cura di), *Il progetto necessario. Pasquale Culotta e il giornale della progettazione "In Architettura" (1979-1993). Antologia*, Edizioni di passaggio, Palermo 2010, p. 421.



ro paesaggio rurale risulta inoltre punteggiato da ville, masserie, mulini, chiese ed eremi, collegati tra loro da una fitta rete di percorsi, anche questi solitamente di origine medioevale e comunque rintracciabili nelle mappe catastali di epoca borbonica²¹. La presenza di numerosi siti archeologici, pressoché inesplorati, costituisce infine un ulteriore punto di forza di un territorio caratterizzato da un'identità complessa, che trae origine dalle diverse configurazioni del contesto ambientale e paesaggistico, dalle attività produttive che si sono impiantate e sviluppate nel corso del tempo, dalla natura degli insediamenti e dai processi di antropizzazione del territorio. Determinante, ai fini delle successive iniziative a carattere intercomunale e comunale, è stata l'istituzione del Parco delle Madonie alla fine degli anni Ottanta che, per la sua posizione geografica si configura, insieme agli altri parchi dell'isola, come “porta” di ingresso per l'intero sistema regionale e cerniera con le aree interne²².

immagine 11: Il tempio della Vittoria di Himera visto dall'Antiquarium: in questo punto emergono chiaramente le potenzialità dell'infrastruttura ferroviaria dismessa nell'utilizzo come nuovo collegamento per la mobilità lenta: la ciclovìa.

21 Cfr., TERESA CANNAROZZO, “Storia e cultura del territorio nelle mappe disegnate per la riforma del Catasto siciliano”, in ENRICO CARUSO, ALESSANDRA NOBILI (a cura di), *Le mappe del Catasto Borbonico di Sicilia*, Regione Siciliana, Palermo 2001, p. 23.

22 Cfr., IGNAZIA PINZELLO, “Il parco naturale come occasione di sviluppo”, in DANIELE GULLOTTA, FABIO NASELLI, FERDINANDO TRAPANI (a cura di), *MOTRIS, microcentralità relazionali nel Mediterraneo*, Gullotta Editore, Palermo 2004, p.



immagine 12: Abete delle Madonie (*Abies nebrodensis*), costituisce la specie endemica più emblematica del Parco naturale, interessata da reale pericolo di estinzione. La sua popolazione è costituita da appena 30 individui distribuiti discontinuamente nello spazio altimetrico compreso tra 1.400 e 1.600 m s.l.m. *Abies nebrodensis* è incluso negli Allegati II e IV della Direttiva Habitat (92/43/CEE) e la sua area d'indigenato rientra nel SIC ITA 020016 e nella ZPS ITA 020050. L'Ente Parco delle Madonie per salvaguardare queste espressioni naturalistiche uniche ha predisposto il Progetto Conservazione di *Abies nebrodensis* e ripristino torbiere di Geraci Siculo.

Obiettivo del progetto è il proseguimento e, in parte, il completamento delle azioni attuate nell'ambito del Progetto Life-Natura, mediante interventi volti alla "salvaguardia della biodiversità e alla protezione del patrimonio naturale del sistema delle aree protette".

In particolare, si dovranno attuare interventi di rimboschimento in situ, innesti su Abeti estranei (*A. alba*, *A. cephalonica*), affidamento di piantine, cure colturali agli individui della popolazione naturale, produzione di materiale di propagazione di sicura provenienza genetica, studio delle torbiere e ripristino delle stesse. Inoltre sono previsti interventi di formazione, divulgazione e allestimento di una mostra itinerante e permanente con la realizzazione del museo dell'*Abies nebrodensis* a Polizzi Generosa.

Dal tratto di costa tirrenica compreso tra la foce dell'Imera settentrionale e la foce de fiume Pollina fino all'altopiano del nisseno, attraversando le alte vette del massiccio delle Madonie, il territorio della Città a rete Madonie-Termini possiede caratteri ecologici complessi. Così come accade per il territorio della Sicilia le cui peculiarità geologiche, geomorfologiche e climatiche che, attraverso le loro interazioni, hanno determinato una grande eterogenità naturale di ambienti. L'attività antropica tesa allo sfruttamento agricolo, alla silvicoltura e alla pastorizia ha, per lo più, causato la frammentazione delle aree naturali, alterando la struttura della vegetazione²³. Nonostante i processi di antropizzazione, rimangono zone in cui il paesaggio vegetale conserva, ancora oggi, una componente floristica e fitocenotica complessivamente ricca e di grande interesse scientifico. Negli habitat rupestri e nei territori montani, si sono conservati peculiari aspetti di vegetazione naturale e subnaturale²⁴.

Queste differenze di carattere ambientale che caratterizzano il territorio non consentono di farne una lettura unica, dall'alto, bisogna quindi procedere passo per passo, attraversando i luoghi, scoprendone gli elementi caratterizzanti e immaginando nuovi luoghi capaci di proiettare il territorio verso una nuova configurazione. La città a rete Madonie-Termini governa un territorio costiero, un territorio collinare e un territorio montuoso, ognuno con un diverso grado di antropizzazione e con le sue specificità culturali. La famiglia dei Ventimiglia, Conti di Geraci, ha fatto sì però che questo territorio costruisse un'identità storico-culturale condivisa in cui ogni abitante trovi parte della sua storia. Una rete visiva lega tra loro i borghi delle alte Madonie alle torri della costa a protezione delle merci che dall'entroterra raggiungevano il mare e viceversa. Il centro di questo sistema era Geraci Siculo sede del Conte che nella rocca fortificata aveva concentrato il sistema di potere. Oggi il percorso che dall'area archeologica di Imera passa per Cefalù, sale per la collina raggiungendo Castelbuono, si arrampica fin sulla montagna per arrivare a Geraci Siculo e aprendosi sui ricchi campi dell'altopiano raggiunge Gangi è un importante asse di sviluppo per il turismo. Questo itinerario lega infatti i tre principali centri turistici del territorio (Cefalù, Castelbuono e Gangi) con l'importante polo economico di Geraci Siculo e il porto di Termini Imerese su cui si affaccia l'area archeologica di Imera.

A questa straordinaria condizione ambientale corrisponde un forte abbandono del territorio, soprattutto nelle aree interne²⁵. Fenomeno che si

23 Cfr. GIUSEPPE BAZAN, FRANCESCO MARIA RAIMONDO, ROSARIO SCHICCHI, *Una carta del paesaggio e della biodiversità vegetale della Sicilia basata sulla rappresentazione e gestione dei dati in ambiente GIS*, in ELIO MANZI, LUCC *Paesaggio e Mediterraneo*, Società geografica italiana, Roma 2006, p. 103.

24 Cfr., FRANCESCO MARIA RAIMONDO, *Carta del paesaggio e della biodiversità vegetale della provincia di Palermo*, in Quaderni di Botanica Ambientale Applicata n. 6, Palermo 2000, p. 301.

25 La Popolazione residente nei 21 Comuni, articolata in 29.821 famiglie, al 2011 risultava pari a 66.389 abitanti di cui 55.315 nei Comuni classificati in aree periferiche (16) ed ultraperiferiche (2). Nello stesso censimento la Densità abitativa risultava pari a una media di 38,42 ab. per Kmq. Rispetto al 1971 il processo di spopolamento aveva portato



immagine 13: I punti di accesso alla Città a rete Madonie-Termini attraversati con il percorso della ciclovia.

- Buonfornello con l'accesso al Tempio della Vittoria di Himera;
- Cefalù, l'area ferroviaria liberata dalla sua funzione;
- Scalo ferroviario di Castelbuono, RFI prevede di trasformarlo in nodo intermodale e stazione di testa per una nuova linea ferroviaria ad alta capacità che dovrebbe raggiungere Catania;
- Bivio Geraci all'incrocio tra la SS 120 e la SS 286, importante nodo per il trasporto pubblico sulle alte Madonie.



manifesta nonostante l'esperienza di integrazione maturata, come abbiamo già detto, dalle comunità madonite insieme alla capacità di gestione dei processi di sviluppo locale, fondati su una visione condivisa e fortemente orientata alla valorizzazione delle specifiche risorse territoriali e sulla partecipazione di un largo partenariato pubblico-privato nell'ambito delle diverse generazioni di programmi nazionali ed europei per la coesione e lo sviluppo rurale²⁶.

«Nonostante tutto, comunque, sui monti delle Madonie resiste un capitale umano, sociale e culturale, che – ostinatamente – vuole continuare a vivere in quelle terre antiche indicando nuovi sentieri per lo sviluppo sostenibile dell'Isola fondati sul lavoro umile e appassionato dei montanari, di comunità locali che mantengono la conoscenza dei “luoghi” e la consapevolezza di una identità territoriale vissuta non come un peso ma come una risorsa strategica. E che ha il coraggio di continuare ad investire sulle reti di capitale sociale della comunità locale e sulle nuove generazioni che rifiutano la tendenza ad un inesorabile declino per affermare il diritto ad un futuro, mettendo a valore quell'eredità di risorse di natura e ambiente, di cultura e saperi antichi che oggi, dopo il fallimento dei modelli di sviluppo insostenibile e top-down, costituisce l'unica strada di buon senso per sperimentare nuovi approcci di sostenibilità “dal basso”. Certo, nelle nuove condizioni dello spazio europeo e con le nuove opportunità della rivoluzione digitale e delle reti immateriali che consente di vivere e lavorare superando le barriere della perifericità e della distanza dai mercati»²⁷.

ad una riduzione della popolazione pari ad una media del -24,14%. Nell'arco dei dieci anni 2001- 2011 il trend negativo dell'area ha visto la perdita di 5.511 abitanti (- 8,3%). I processi demografici sono caratterizzati da un invecchiamento della fascia di popolazione maggiore di 65 anni, che nel 2011 risultava pari ad una media del 26,15%, mentre la media della fascia più giovane (0-16 anni) risultava pari al 14,21%; la fascia di popolazione 17-34 anni era pari al 20,51%. L'andamento storico dei processi demografici vede generalmente i picchi più alti della popolazione insediata fino agli anni '50. Dopo, la riforma agraria e la rottura del sistema economico-sociale del latifondo hanno cambiato le relazioni fra le aree di produzione cerealicola e dei pascoli (fondati sulle grandi transumanze stagionali tra la montagna e gli spazi collinari fino alle piane dell'interno) determinando le trasformazioni dei paesaggi agrari e dei paesaggi umani, con la progressiva perdita di rilevanza sociale ed economica delle figure dei contadini e dei pastori. Da qui i fenomeni di spopolamento delle campagne e dei centri montani e la migrazione in direzione delle città (a Palermo e poi al nord o all'estero). Cfr., *Focus Strategia Nazionale Aree Interne, Visita di campo Area Madonie*, Gangi, 9 settembre 2014, www.sosvima.com, p. 2.

26 Piuttosto che fare riferimento a episodiche coalizioni territoriali “opportunistiche”, orientate alla massimizzazione delle risorse finanziarie, le comunità madonite si sono ostinatamente impegnate a utilizzare i diversi strumenti per lo sviluppo locale (Patto Territoriale, GAL Leader, PIT, PIST) per costruire e rafforzare i processi di rete del territorio, con visioni d'insieme e strategie operative orientate all'integrazione delle specifiche filiere produttive con i processi di rafforzamento dell'identità territoriale, della coesione sociale e della tutela attiva dello straordinario patrimonio di beni comuni (risorse naturali, boschi, parchi e riserve, biodiversità, paesaggi, centri storici, eredità culturali materiali e immateriali). Le comunità locali dell'area hanno condiviso le seguenti esperienze di programmazione dello sviluppo locale “dal basso”. Vedi paragrafo 1.1 *Strategie di sviluppo nei sistemi siciliani*, p. 21.

27 *Focus Strategia Nazionale Aree Interne, Visita di campo Area Madonie*, Gangi, 9 settembre 2014, www.sosvima.com, p. 3.

Dal punto di vista fisico il territorio preso in esame non può essere valutato sotto un unico aspetto, o meglio ancora da un unico punto di vista. La grande diversità e la varietà dei paesaggi ambientali consentono di immaginare delle aree in cui il sistema territoriale può essere letto secondo un carattere dominante. L'accessibilità al territorio attualmente è a senso unico, dalla costa verso le aree interne. Sulla costa infatti sono concentrate le principali vie di comunicazione e gli accessi all'isola tramite porti e aeroporti. La strada è l'unica infrastruttura che consente di attraversare l'intero territorio tanto con il trasporto pubblico, quanto con mezzi privati. Un elemento unificante su cui rendere manifesta, attraverso la rappresentazione del paesaggio dei territori attraversati, l'identità culturale della Città a rete Madonie-Termini.

2.2.1 La linea di costa

Il primo punto di connessione tra l'infrastruttura per il trasporto pubblico e l'infrastruttura viaria corrisponde con il nodo di della Stazione ferroviaria di Fiumetorto, da qui parte la ferrovia per Catania attraverso che attraversa trasversalmente l'intera isola. Parallelamente alla ferrovia si muove l'autostrada che collega la costa settentrionale della Sicilia a quella meridionale, la Palermo-Catania. A nord il porto di Termini Imerese con la sua vocazione industriale e la volontà di diventare un punto nei traffici euro-mediterranei con la creazione dell'interporto e della relativa zona franca. Un vero e proprio fascio infrastrutturale complesso, in via di programmazione, in cui si spera possa intervenire la scienza del progetto per garantire con l'architettura, il rispetto e la valorizzazione dei luoghi, dell'identità e del paesaggio.

La stazione ferroviaria, gli svincoli dell'autostrada e la nuova linea della ferrovia che collega Palermo a Castelbuono sono stati costruiti sui resti della colonia greca di Himera. Fondata nel 648 a.C. da Greci di origine calcidese e dorica, Himera occupa una posizione particolarmente favorevole per lo sviluppo di una colonia greca, al centro di un ampio golfo, tra i promontori di Cefalù e di Termini Imerese, ed in prossimità della foce del fiume Imera Settentrionale, importante arteria di collegamento verso la Sicilia centrale. La città ebbe rapido sviluppo edilizio e demografico, documentato dai grandi impianti urbanistici realizzati a partire dalla prima metà del VI sec. a.C. e dalla monumentalizzazione del santuario di Athena nella parte alta della polis. Per estensione è tra le aree archeologiche più grandi della Sicilia, l'insediamento nella sua massima espansione copriva circa 100 ettari e ospitava una popolazione di ventimila abitanti. Nel 480 a.C. a valle della città di Himera una coalizione di Greci di Sicilia ha combattuto e vinto i Cartaginesi (battaglia di Himera), a seguito di questa epica battaglia fu edificato, nella città bassa, il Tempio della Vittoria. Il destino della colonia si compie nel 415 a.C., un nuovo scontro con i Cartaginesi porterà la città alla distruzione e al decadimento della sua civiltà. I Cartaginesi fondarono Termini Imerese e l'antica Himera venne definitivamente abbandonata.

Il viaggio che questa ricerca propone si compie tanto nello spazio quanto nel tempo, partire da Himera, oltre a voler ricercare le radici della cul-



immagine 14: Una suggestiva immagine del tempio della Vittoria di Himera con alle spalle il monte San Calogero.

immagine 15: L'Antiquarium visto dai ruderi del tempio della Vittoria.



immagine 16: Lo svincolo autostradale di Buonfornello.

- Autostrada
- - - Ferrovie
- Traccia della Ciclovie

tura del territorio, pone le questioni legate all'insediamento industriale di Buonfornello. Superata, la stazione ferroviaria il tracciato dei binari, reso disponibile dalla costruzione della nuova linea a doppio binario fino allo scalo di Castelbuono, diventa sede della nuova infrastruttura turistica. La ciclovie così attraversa l'area archeologica e in prossimità del Tempio della Vittoria corre parallela alla Strada Statale 113 recuperando l'immagine piramidale del monte San Calogero e le tracce di un paesaggio agrario che reso florida questa porzione della costa settentrionale della Sicilia. La Strada Statale 113 segna il confine tra la pianura e l'inizio della collina, in corrispondenza del tempio della Vittoria, adagiato sul pendio della collina, quasi a volerne completare la forma, l'immagine è legata alla presenza dell'Antiquarium di Himera. Progettato da Franco Minissi è aperto al pubblico dal 2001 e conserva i reperti più notevoli rinvenuti negli scavi di Himera ed in altri siti ricadenti nel territorio della polis. L'architettura di questo edificio è pensata per cercare un dialogo con gli scavi della città alta di Himera e con l'area del tempio della Vittoria, al suo interno lo spazio espositivo, articolato su più livelli collegati da rampe, si sviluppa lungo un itinerario di visita che ripercorre le principali problematiche storiche e culturali della colonia greca e del suo territorio.

In prossimità della foce del Torto la nuova traccia della ferrovia recupera la sede del suo tracciato originario, qui la ciclovie è costretta ad abbandonare questa infrastruttura e, approfittando del lungo fiume, la nuova infrastruttura raggiunge la linea di costa attraversando quello che forse è l'ultimo tratto di campagna coltivata di questa parte della pianura. Circa venti anni fa questa porzione del territorio era una importante risorsa per il settore agricolo dell'area che oggi identifichiamo come Città a rete Madonie-Termini. La fertilità di questo suolo lo ha reso famoso nella storia favorendo gli insediamenti dei latifondi, testimoniata con la presenza di



grandi masserie. Nei percorsi delle transumanze alcuni armenti dei gruppi di pastori delle basse Madonie e in alcuni casi anche quelli delle alte Madonie venivano a svernare in quest'area prossima alla costa coltivando la pianura. Seguendo l'alveo del fiume cambia l'ambiente naturale e cambiano i riferimenti visivi. Il leggero pendio consente di recuperare il rapporto visivo con il mare e quindi con l'orizzonte e con la capacità di evocare paesaggi. Attraversare il fiume significa entrare in un contesto urbano, anzi no, in un contesto antropizzato, frutto di speculazione edilizia che per massimizzare i ricavi di pochi ha consentito uno sfruttamento del suolo senza considerare la capacità che i luoghi avevano di assorbirne l'impatto. La mancanza di una programmazione, seguita da una pianificazione edilizia sostenibile e da un'architettura capace di creare relazioni tra contesto e opera, ha generato delle agglomerazioni edilizie che possiamo descrivere solo con il termine "villetttopoli"²⁸. Ci si addentra in una maglia di seconde case organizzate in residence dove oltre a rispettare gli standard, le regole urbanistiche sono servite solo per le procedure atte ad ottenere i permessi di costruire. Le varie lottizzazioni si susseguono senza soluzione di continuità e gli spazi vuoti tra esse sembrano attendere una lottizzazione mancante. Lo spazio pubblico non fa parte di questi luoghi né all'interno della singola lottizzazione, né tra i vari appezzamenti di terreno definiti solamente dalle vecchie strade interpoderali trasformate in anonime e sottodimensionate infrastrutture di collegamento. Attraversiamo un territorio fatto di muri e alte siepi poste per segnare un confine. Il limite che si vuole definire non è solo una manifestazione del diritto di proprietà, è anche e soprattutto la manifestazione di un'esigenza di intimità, di distacco dalla frenesia della vita



immagine 17: La foce del fiume Torto e l'inizio dell'urbanizzazione della fascia di costa con il meccanismo delle lottizzazioni.

immagine 18, 19, 20: Il fascio infrastrutturale visto dalla campagna.

²⁸ Cfr. nota 86 p. 47.

immagine 21: Il sistema delle lottizzazioni ha prodotto un'edilizia abitativa in cui lo spazio pubblico per le relazioni è un "fuori", un corridoio di passaggio la cui funzione è quella di collegare la strada all'abitazione

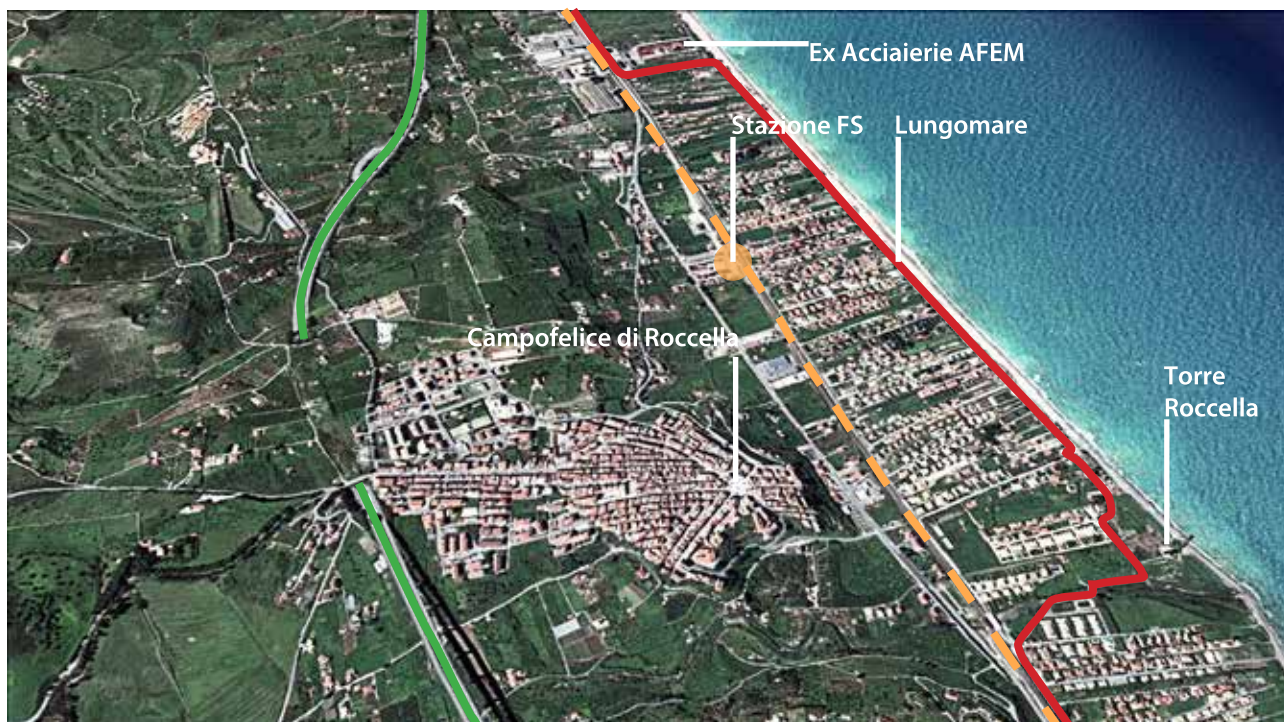


immagine 22: Il lungomare di Campofelice di Roccella. La città negli ultimi anni ha investito su questo sito, compiendo operazioni di maquillage e arredo senza mai entrare nel merito del ruolo del fronte a mare di questo nuovo insediamento.



immagine 23: Per raggiungere il lungomare si passa da numerosi incroci e spazi di connessione che, come dimostra l'immagine, hanno perso qualsiasi relazione con il contesto e con il territorio. Pur essendo in luoghi di cui ormai è chiara la vocazione turistica, i luoghi non riescono ad offrire una qualità spaziale tale e, tanto il turista quanto il residente non riconoscono nessuna forma di identità del territorio.

quotidiana. Luoghi fatti da architetture residenziali usate come case per vacanze. In questa frattura tra piano e funzione vediamo come la speculazione ha prodotto un inutile e ormai irrimediabile consumo di suolo con la conseguente perdita della sua vocazione turistica e le possibilità di crescita per comunità che non possono più produrre qui investimenti sostenibili. Attraversando questi spazi immaginiamo come la nuova infrastruttura non debba solamente assolvere il suo ruolo di collegamento, ma anche produrre spazi pubblici, nuovi percorsi che possano far scoprire la spiaggia e il mare negati dalla presenza degli insediamenti residenziali. La mancanza di un lungo mare dalla foce del fiume Torto fino alla spiaggia di Campofelice di Roccella costringe ad un ragionamento sulla scelta del luogo in cui pensare la ciclovia. Da un lato sembra ovvio cercare di portarla verso la spiaggia, dall'altro però un principio di economia e di sostenibilità ci induce a immaginare questo passaggio affiancando la strada comunale che procede parallelamente alla Strada Statale 113. Questo secondo caso sembra più interessante soprattutto per l'esercizio progettuale. Presenta, infatti, delle condizioni particolarmente critiche, da un lato le lottizzazioni, dall'altro l'alto muro che separa in modo netto e definitivo la ferrovia, la Statale e la vista delle vette delle Madonie. In questo contesto diventano centrali i sottopassi che mettono in relazione il territorio a nord con quello a sud. Un territorio da ricostruire, un paesaggio da immaginare; qui la necessità è quella di riuscire a lavorare nel ricordo di una pianura produttiva la cui immagine unica per il territorio siciliano è legata alle vette delle Madonie e al mare Tirreno. La piccola fascia ancora ricoperta dalla vegetazione, poco



prima di arrivare alle ex Acciaierie AFEM, fa pensare che sia possibile immaginare, nonostante tutto, uno sviluppo turistico pianificato per questo territorio di mare e induce a prendere la direzione della costa per andare a scoprire che anche qui un'edificazione scriteriata ha fatto perdere la memoria e l'importanza che questa costa ha avuto per le Madonie se non fosse per la presenza di Torre Roccella che riporta alla memoria un territorio che da sempre ha avuto un ruolo centrale nella storia politica ed economica dell'isola.

Torre Roccella è una sosta obbligata, un punto di osservazione per il territorio, un luogo della memoria e di grande suggestione. Da qui è possibile trovare nuovamente quelle relazioni tra la montagna e il mare che segnano il territorio in questo primo passaggio. Il progetto dell'infrastruttura qui consente di porre le basi per studiare uno spazio pubblico tra terra e mare.

Gli insediamenti da qui in poi si allontanano dalla costa permettendo di salvaguardare alcuni aspetti ambientali tipici degli ambienti prossimi al mare. Superata l'area della Torre ritorna il problema degli accessi al mare e il sistema insediativo si ripete quasi meccanicamente tra la strada e la linea di costa, di nuovo senza soluzione di continuità. Il grande spessore della pianura in questo sistema territoriale fa perdere nuovamente la memoria del mare e di nuove costringe la sezione stradale tra due recinti, in cui l'unico valore è costituito dalle alberature poste entro i recinti, a cercare un'intimità che per via degli insediamenti la cam-

immagine 24: Il territorio tra le Ex Acciaierie AFEM e Torre Roccella

— Autostrada
 - - - Ferrovia
 — Traccia della Ciclovía

immagine 25: Torre Roccella.

immagine 26: Vista della costa dalla Torre.



pagna della pianura tra Himera e Lascari ha perso. Il confine tra il territorio comunale di Campofelice di Roccella e di Lascari consente di riscoprire nuovamente la campagna coltivata, non eccessivamente invasa dalle costruzioni definite dai meccanismi di lottizzazione dei fondi agricoli. Appena fuori dalle aree lottizzate in prossimità della contrada Gorgo Lungo l'immagine torna ad avere una sua identità, la vista della fascia collinare delle Madonie con dietro le cime porta alla memoria il paesaggio di questo territorio dove basta sollevarsi un po' per riscoprire il mare e l'orizzonte. Le colline sono un chiaro riferimento visivo; la campagna qui consente degli accessi perpendicolari alla linea di costa, i luoghi qui possono essere pensati come spazi pubblici di accesso alla costa e come connessioni con il territorio oltre la linea della ferrovia. Il bivio di Lascari nell'ultimo periodo sta assumendo una forte connotazione commerciale, la presenza della vicina stazione della ferrovia e la possibilità di un'accessibilità alla costa consente di immaginare questo luogo come un importante nodo da cui pensare un'accessibilità alternativa, sostenibile anche per Cefalù, principale polo turistico del territorio oltre che scrigno di importanti tesori storici, culturali e monumentali. L'area del bivio di Lascari coincide anche con il definitivo distacco della nuova linea ferroviaria dal tracciato storico che da qui fino allo scalo ferroviario di Castelbuono si presta a diventare parte integrante della ciclovía di questo territorio di costa. Il tratto di costa che abbiamo attraversato è stato interessata da intensi processi di antropizzazione che hanno gravato sugli ecosistemi dell'ambiente costiero che si è conservato solo in brevi tratti in cui è ancora possibile trovare i sistemi dunali. Entrando in territorio cefaludese l'ambiente cambia radicalmente, alla pianura si sostituisce la ripida scogliera che dalla quota della ferrovia rapidamente raggiunge il mare. Il percorso nella sua parte iniziale, prima di



immagini 27, 28, 29: Il tratto di ferrovia che verrà dismessa in prossimità dell'arrivo alla stazione di Cefalù.

raggiungere contrada Mazzaforro è a una quota sopraelevata rispetto alla costa e consente di stabilire interessanti relazioni visive con il contesto. Alla vegetazione agricola, fatta di agrumeti e orti si sostituiscono gli uliveti che si protendono verso la scogliera e coprono le insenature dei valloni che dalle colline raggiungono il mare, incidendo la costa e definendo luoghi suggestivi in cui negli anni passati si sono inserite le più importanti strutture ricettive cefaludesi. La lettura del territorio induce ad una riflessione su come il percorso che stiamo facendo debba diventare da questo momento in poi una reale alternativa per l'accessibilità turistica. Numerose strutture ricettive sono disposte in prossimità della costa e comunque in relazione



Mazzaferro

Connessione con
sistemi ettometrici

Santa Lucia

Lungomare

Stazione FS

Stazione FS

Ascensore

Rocca

Porto

Kalura

immagine 30: La ciclovia entra nel centro urbano per raggiungere l'area dell'ex stazione ferroviaria, nuovo nodo urbano a cui fanno capo le strutture ricettive collegate dalla nuova infrastruttura turistica per la mobilità lenta.

— Traccia della Ciclovia
..... Percorsi ciclopeditoni

immagine 31: Immagine che tradizionalmente rappresenta Cefalù. La foto è scattata da un belvedere poco sopra il tracciato della ferrovia nei pressi del promontorio di Santa Lucia.

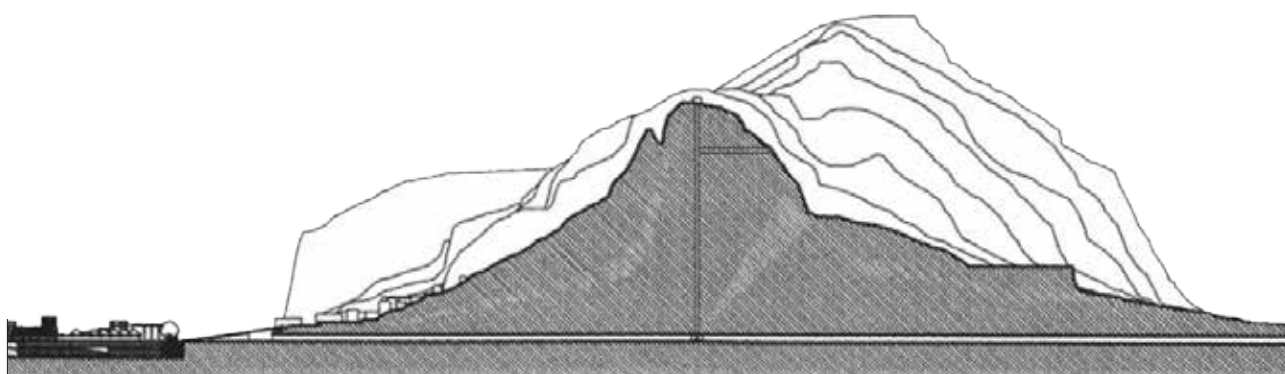


con il tracciato della ferrovia. La ciclovia diventa un vero e proprio elemento di connessione recuperando la frattura causata dal suo essere infrastruttura ferroviaria, spazio pubblico per una mobilità alternativa, sostenibile e capace di consentire un miglioramento dei servizi turistici. In questo ambito è anche possibile utilizzare il percorso, consentendo forme di investimento per utilizzare la nuova infrastruttura come fonte di energia rinnovabile. I luoghi che ci troviamo ad attraversare hanno un grande valore ambientale da cui ogni volta che ci si avvicina alla linea di costa si recupera l'immagine della cittadina normanna, un'immagine potente consolidata nella memoria e nei sistemi di comunicazione turistica che interessano tanto la città, quanto l'intero territorio. L'unicità del paesaggio di Cefalù ne fa luogo privilegiato per il turismo, inizio e fine di tutti quei percorsi, culturali, naturalistici, tradizionali, che sono fattori di turisticità per il territorio della Città e rete Madonie-Temini. La sede della ferrovia consente di arrivare nel centro urbano con un itinerario privilegiato. Le strutture ricettive sono collegate ad essa e la presenza di zone non edificate fa immaginare come sia possibile ancora pensare luoghi per il progetto di architettura. Il compito della programmazione in questi casi è quello di riuscire a mettere insieme quanto di buono la ricerca ha prodotto con le esigenze della città,

quindi con la sua pianificazione per riuscire a creare alternative sostenibili tanto per l'ambiente quanto per le economie locali. Entrati in città il ruolo della ciclovia muta, non più solo infrastruttura di collegamento, ma anche parco urbano capace di connettere la parte alta della città con la parte bassa. L'area della stazione ferroviaria, liberata dalle strutture di servizio per la circolazione dei treni, si presta ad essere trasformata in una nuova centralità di cui la città ha bisogno per adeguare i suoi servizi alla contemporaneità e continuare quell'opera di costruzione del suo sistema urbano che oggi manca dell'infrastruttura

necessaria ad una città turistica. L'immagine di Cefalù è tutta contenuta nella rappresentazione di questo paesaggio in cui l'opera dell'uomo si misura con la straordinaria morfologia dei luoghi. La rocca emerge dal mare e si misura con l'opera dell'uomo, la splendida fabbrica della cattedrale di Ruggero II. In ambito urbano la ciclovia non ha più ragione d'esistere se non come concetto infrastrutturale, punto di partenza e di arrivo, nodo intermodale. Qui si possono prevedere infiniti collegamenti tra l'area della ferrovia, la città, la Rocca, il porto. L'area della Stazione ferroviaria va quindi letta in una nuova veste, nella sua intermodalità. Il parco urbano ricuce la frattura creata dalla presenza dei binari e dalla Stazione partono nuovi collegamenti con i sistemi della mobilità locale e territoriale²⁹.

29 I temi progettuali legati alla trasformazione dell'area della ferrovia in corrispondenza



dell'attuale attraversamento della città di Cefalù sono oggetto della ricerca condotta nei laboratori di sintesi finale del prof. Marcello Panzarella negli anni tra il 2005 e il 2010. Gli studenti sulla base del master plan elaborato dal prof. Marcello Panzarella per il nuovo Piano Regolatore Generale della Città di Cefalù hanno elaborato progetti per l'area della Stazione FS e per dei sistemi di risalita che utilizzando la galleria sotto la Rocca di Cefalù consentono una migliore accessibilità alla Rocca stessa. Il destino dell'attuale tracciato ferroviario è parte integrante dei ragionamenti dell'esercizio progettuale del master plan che lavora sugli accordi di compensazione tra le società del gruppo FS e la comunità cefaludese. Il raddoppio della linea ferroviaria è un importante atto nella pianificazione delle opere infrastrutturali per legare il territorio ai flussi di nazionali, un'opera i cui risvolti saranno positivi soprattutto per l'economia turistica della cittadina normanna, ma anche per il sistema della Città a rete Madonie-Temini, che vedrebbe rafforzato e velocizzato il collegamento diretto con il capoluogo dell'isola. Sulla scorta di più esempi, non solo europei, una prospettiva interessante è quella di trasformarlo in una greenway, un percorso ciclo-pedonale che, nell'ipotesi più estesa e compiuta, attraverserebbe il territorio di cinque comuni per oltre venti chilometri, collegando in forma di parco lineare costiero il centro turistico di Cefalù col Parco archeologico di Himera, istituito di recente. Contestualmente alla realizzazione del parco l'ipotesi di realizzare a Cefalù un vero nodo intermodale per i passeggeri, al servizio della città e delle Madonie. Qui si legherebbero e scambierebbero i traffici delle autolinee da e per le Madonie, quelli della nuova ferrovia veloce da e per Palermo (fino all'aeroporto di Punta Raisi), quelli privati su gomma, e quelli dello stesso porto turistico della città (progettato da Mario Botta), che ne dista solo un chilometro, da percorrere con una navetta elettrica.

Cfr., MARCELLO PANZARELLA, *Luci e ombre nell'infrastrutturazione dell'isola*, in MARCELLO PANZARELLA (a cura di), *E. Journal Palermo/Architettura* n. 8 del 2012, p. 12.

immagine 32: Marcello Panzarella, Consulenza per il nuovo PRG di Cefalù: il nodo intermodale di Cefalù appeso alla nuova ferrovia ad alta capacità. Progetto di risalita meccanica alla Rocca di Cefalù, sezione.

immagine 33: Una greenway da Cefalù a Himera, sul tracciato ferroviario dismesso. Msaterplan tratto dalla tesi di laurea di Emilia Orlando, 2004 relatore Prof. Marcello Panzarella.

immagini 34, 35, 36, 37, 38: La costa tra Cefalù e il nodo dello Scalo FS di Castelbuono.

- La Kalura;
- La diga della Zona di Ripscimento del Costa;
- La spiaggia di Sant'Ambrogio
- il Casello FS in prossimità del torrente Carbone;;
- La vista dal Belvedere di Sant'Ambrogio.

*accesso locale al parco
lineare*

*accesso al parco urbano
del castello bordonaro*





Il nodo cefaludese è centrale per il sistema territoriale e che merita un'attenzione particolare lo dimostrano gli studi e le ricerche che negli anni si sono susseguiti.

Oltre la Rocca la città cambia aspetto, l'edificato si perde nella campagna grazie alla morfologia del territorio che degradando velocemente verso il mare non consente un facile accesso ai fondi, e ne limita anche la volontà speculativa. Tra la stazione di Cefalù e lo scalo di Castelbuono occorre però fare una riflessione circa l'utilizzo della linea ferroviaria che verrà dismessa. Il territorio qui è contenuto, almeno visivamente tra due promontori, a ovest la Rocca di Cefalù, a est Capo Rais Gerbi, definito dalla forma sinuosa della Strada Statale 113 che segue l'andamento della linea di costa, a monte la linea ferroviaria, quasi completamente in galleria ad una quota superiore, si manifesta con i portali in pietra con cui emerge dal sottosuolo. Reso disponibile questo nastro infrastrutturale può essere già immaginato come collegamento alternativo a basso impatto tra i due nodi. L'ambiente qui è determinato dalla macchia, una vegetazione che riunisce aspetti eterogenei che in questo versante della costa sono ancora presenti per via della relativamente bassa

la nuova stazione di cefalù





immagine 39: Il nodo dello Scalo Ferroviario di Castelbuono

- Traccia della Ciclovia
- Percorsi ciclopedonali
- Aree intermodali

immagine 40: Il tratto del vecchio tracciato ferroviario nei pressi di Sant'Ambrogio.

immagini 41, 42: Lo scalo ferroviario di Castelbuono.

immagine 43: Lo svincolo Polina-Castelbuno dell'autostrada Palermo-Messina.



antropizzazione. I luoghi più interessanti, tanto per il loro alto fattore di turisticità, quanto per le qualità ambientali, sono costituiti dal sistema di calette compreso fra gli scogli che definiscono il confine dell'isola fino alla foce del torrente Carbone. Da qui e fino all'insediamento di Sant'Ambrogio, frazione di Cefalù, grazie al golfo è possibile trovare un'ampia spiaggia il cui confine con la Strada Statale 113 è segnato dalle ferrovie. Superato il litorale in corrispondenza della Frazione Sant'Ambrogio la linea di costa torna ad essere definita dalla scogliera sulla quale si snoda la Strada Statale 113. Questi otto chilometri di costa tra Cefalù e lo scalo ferroviario di Castelbuono sono caratterizzati da un grande spazio artificiale realizzato alla fine degli anni ottanta per contenere i materiali di scavo di alcune gallerie dell'autostrada Palermo-Messina. Uno spazio la cui forma è definita da una diga ottenuta come offset della linea di costa. Una discarica a vent'anni dalla sua realizzazione ancora non riesce a diventare luogo. Negli anni si sono susseguiti progetti e immaginazioni, anche la ricerca accademica si è più volte occupata, con tesi di laurea e seminari di progettazione, di quest'area ma senza produrre mai una forma di programmazione che potesse in qualche modo incidere sulle politiche di pianificazione della città. Anche in questa ricerca c'è la necessità di leggere questo sito nella logica dell'attraversamento infrastrutturale. In questo momento storico, quando la città non riesce a dotarsi di una nuova pianificazione, né a partecipare attivamente alla programmazione territoriale, la "zona ripascimento costa" in prossimità della foce del Torrente Carbone resta un non luogo. Questa grande area vista da un punto di vista territoriale, cioè come un servizio per la Città a rete Madonie-Termini, pone diverse questioni. Una di queste è legata alla possibilità di diventare un parco sub urbano da cui accedere alla città attraverso una navetta evitando di gravare sul sistema viario urbano. Il parco induce a pensare un luogo proiettato sul mare capace di guardare l'orizzonte, di raccontare la storia della cittadina normanna nascosta dalla grande mole calcarea della Rocca e protetta dalla torre quattrocentesca posta a guardia del promontorio della Kaldura. Ritroviamo qui un'immagine paesaggio in cui gli elementi naturali, morfologici e quelli antropici raccontano l'identità del territorio e permettono al progetto di architettura di rappresentarne il paesaggio.

Infine il nodo dello scalo ferroviario di Castelbuono, oggi solo una stazione fantasma, ma nei poco chiari programmi che il gruppo Ferrovie dello Stato ha tratteggiato sembra essere destinato ad importante nodo intermodale tra la costa tirrenica, la Città a rete Madonie-Termini e le aree produttive di Catania. L'area dei binari è sulla scogliera riparata dalla curva che qui fa la costa prima di aprirsi verso Capo Rais Gerbi.

La distanza da Cefalù fa diminuire anche il numero di abitazioni, la vegetazione spontanea a macchia arbusteti e boscaglia inizia a essere maggiormente presente sui fianchi della collina e la foce del torrente Castelbuono, visibile dal ponte ferroviario annuncia la via di penetrazione verso le Madonie. Il territorio che abbiamo attraversato appartiene a un sistema territoriale che possiamo rappresentare come costruzione del paesaggio della costa.

2.2.2 Il territorio collinare tra vigneti, ulivi e frassino. Castelbuono e il Castello dei Ventimiglia.

Abbandonata la costa iniziamo a salire verso le montagne, la Strada Statale 286 da questo punto in poi è una via di penetrazione per il territorio. Il tracciato di questa strada segue la morfologia della collina arrampicandosi su di essa con una pendenza pressoché costante. Qui il territorio non è particolarmente antropizzato, la presenza di abitazioni è limitata a insediamenti unifamiliari che hanno sostituito i vecchi presìdi che ospitavano agricoltori e coltivatori di manna. Il territorio qui è caratterizzato dalla vegetazione che ancora resiste nelle sue forme originali variando in funzione della quota che man mano si raggiunge. La sezione stradale che ci ha accompagnato fino ad ora nella lettura del territorio della linea di costa è stata quasi sempre una sezione in rilevato (attraverso la piana di Buonfonello fino al confine con Cefalù), una sezione tra due muri (attraversando la "villettupoli" che invade il territorio tra Campofelice di Roccella e Lascari), una sezione a mezzacosta (oltre la Rocca e seguendo il profilo della costa fino allo Scalo ferroviario di Castelbuono). Inoltrandoci verso l'interno del territorio la sezione stradale è a mezza costa, affacciata sull'alto scavo del torrente Castelbuono, poi diventa una sezione in trincea i cui lati sono definiti dalla vegetazione che accompagna il visitatore lungo la strada.

Il nodo dello scalo ferroviario di Castelbuono potrebbe assumere una grande rilevanza a livello territoriale, qui infatti è facile concentrare i flussi di traffico provenienti dalla ferrovia, dall'autostrada. Uno studio sul trasporto pubblico locale non può non tenere conto di questo nodo e del ruolo che ha nella dotazione infrastrutturale per il territorio. Stretto tra la Strada Statale 113 e la linea di costa, la sua misura longitudinale è quella predominante ed è data dalla lunghezza dei binari tale che i treni potessero incrociarsi, a monte della ferrovia un alto muro definisce in modo netto il confine di questo luogo. In corrispondenza del bivio l'immagine del territorio è dominata dall'alto viadotto dell'autostrada Palermo Messina di contrada Malpertugio i cui pilastri sono un segno importante nella storia dell'infrastruttura dell'isola. Gli elementi dell'autostrada segnano questo territorio con una forte presenza di opere di contenimento fino allo svincolo dell'autostrada, superato questo, l'ambiente naturale torna a dominare il paesaggio. I vigneti delle tenute facenti capo all'antica Abbazia Sant'Anastasia disegnano il fianco della collina con le geometrie dei filari che si affacciano verso il mare. Landmark territoriale di questo paesaggio è il lungo viale alberato che conduce all'Abbazia, oggi trasformata in struttura ricettiva e sede della cantina vinicola, da qui verso nord riappare il mare e il confine dell'isola sottolineato dalla presenza del ponte dell'autostrada che definisce una geometria anticipando la linea d'orizzonte. Il valico di contrada Montenero è il secondo punto di grande interesse territoriale e quello su cui intervenire in questo percorso progettuale che ha l'obiettivo di produrre una rappresentazione del paesaggio per la Città a rete Madonie-Termini. In questo luogo le vette delle Madonie si mostrano per la prima volta lungo il percorso sovrastano la valle che ospita Castelbuono la cui presenza è manifestata già a questa distanza dalla mole del Castello dei Ventimiglia che si affaccia sulla valle. La valle che si stende tra il valico di



immagini 44, 45, 46, 47: I vigneti di dell'Abbazia Sant'Anastasia e i frassini da manna.

Montenero e Castelbuono è storicamente molto produttiva e si è da sempre prestata a sostenere coltri arboree estensive. Queste sono rappresentate prevalentemente dagli oliveti la cui caratteristica è quella di essere impianti monospecifici a bassa densità misti al mandorlo e ad altri alberi da frutto. Il ruolo di queste alberature non è solo legato alla loro produttività, ma anche alla protezione del suolo, nel contesto di questa ricerca sono elementi tradizionali per la rappresentazione del paesaggio. Sono portatori della memoria contadina di questi luoghi e consentono di attivare diverse modalità di fruizione del territorio. Lungo il percorso è possibile incontrare qualche uliveto secolare con alberi di dimensioni monumentali ancora oggi produttivi, noti come "olivi saraceni". Tra le colture arboree troviamo i frassineti da manna, localizzati proprio in questa valle, che fanno unico il paesaggio per l'importanza che questo albero ha nella storia dell'intero territorio³⁰. Il fondo valle è caratterizzato dall'alveo del torrente Castelbuono; il ponte su cui la strada Statale 286 attraversa il letto del torrente si trova in un punto particolare, una grande ansa mostra la stratificazione con cui questo territorio si forma. Attraversare il torrente, viste le dimensioni

³⁰ Cfr. GIUSEPPE BAZAN, FRANCESCO MARIA RAIMONDO, ROSARIO SCHICCHI, op. cit., p. 133.



dell'alveo, non è un'operazione immediata, occorre valutare se sia più conveniente utilizzare il ponte stesso o le diverse vie interne di collegamento tra i fondi agricoli. Questo sistema viario secondario è particolarmente importante perché collega la Statale alla nuova circonvallazione. Superata la fiumara è il Castello di Castelbuono unico protagonista del territorio, la rigida geometria con cui le sue forme si manifestano lo rende elemento di riferimento visivo per tutti i percorsi, simbolo riconoscibile della cittadina, della sua storia e del suo ruolo nelle vicende della Contea dei Ventimiglia. L'ingresso alla città di Castelbuono è preceduto dal recinto del cimitero, l'alto muro si presenta come un fortilizio a protezione di questa città dentro la città. Superato il cimitero, Castelbuono presenta un sistema di accesso caotico, sui fronti della Strada Statale le numerose attività economiche sono generatrici di traffico, l'assenza di parcheggi e di vie alternative per superare il centro abitato ne fanno un'arteria sovraccarica e poco flessibile.

immagini 48, 49, 50: la valle di Castelbuono. Il Castello dei Ventimiglia domina l'immagine e ne costituisce unico punto di riferimento visivo.

immagini 51, 52: Il Castello di Castelbuono.



Nonostante la prossimità del centro storico e la vicinanza del Castello, la ciclovia non arriva in un luogo in cui sono evidenti i caratteri identitari della cittadina ventimigliana. Il progetto di questi spazi compresi tra il giardino dell'istituto Agrario, il piccolo parco all'ingresso e l'area per gli sport atletici avrà il compito e l'ambizione di riuscire a dare un forte carattere a questi luoghi.

Il tratto di territorio attraversato è caratterizzato dalla ricchezza del suo paesaggio vegetale, una ricchezza che lo ha reso unico nella sua storia, facendo di Castelbuono uno dei luoghi più importanti dell'intero comprensorio madonita. La presenza del castello e la buona conservazione del centro storico ne rendono tangibili le tracce e definiscono ancora elementi utili alla costruzione dell'immagine paesaggio per il territorio della Città a rete Madonie-Termini. Un sistema territoriale in cui la costruzione del paesaggio sarà affidato agli abitanti vegetali, alla loro storia e al volume del Castello che controlla la valle e ne protegge gli accessi.

2.2.3 Il territorio montano. Boschi, pastorizia, masserie e neve.

Inizia la parte montana del territorio, superato Castelbuono la strada si arrampica sul fianco della montagna con brevi tratti in rettilineo raccordati da numerose curve e tornanti. La morfologia del territorio è caratterizzata da un cambio netto di caratteristiche e qualità ambientali in corrispondenza del torrente Cava che è anche confine naturale e amministrativo tra il territorio amministrato da Castelbuono e quello da Geraci Siculo. L'asse stradale nella sua parte iniziale si muove sempre sul fondovalle, ma la sezione cambia, torna ad essere a mezza costa, il percorso fiancheggia la montagna, il castello di Castelbuono sovrastato dalle montagne è sempre riferimento visivo e il frassino lascia lentamente il posto agli uliveti.

Questa prima parte del territorio è popolata da abitazioni secondarie costruite in loco dei vecchi ripari che i contadini usavano per conservare



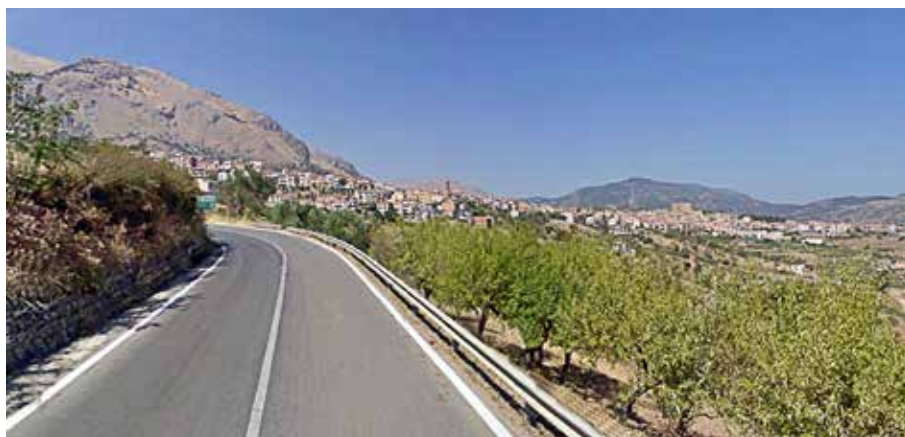
gli attrezzi durante le lavorazioni della terra. Attività economiche legate al modo dell'allevamento e dell'agricoltura sono presenti grazie alla capacità che nei passati cicli di programmazione hanno avuto alcuni imprenditori che oggi occupano un ruolo importante nel mercato delle produzioni agroalimentari e in quello della ricettività agrituristica. La biodiversità vegetale segna i passaggi tra i diversi sistemi territoriali, più saliamo verso la montagna meno antropizzato è il suolo che qui conserva ancora le specializzazioni originali. Distribuiti in modo discontinuo tra i 400 e i 1.300 metri si trovano castagneti che oggi mostrano segni di degrado, ma in passato erano parte importante della produzione del territorio³¹. I riferimenti visivi ora diventano di due ordini, i primi quelli immediatamente a contatto con il viaggiatore come presidi dell'A.N.A.S. o strutture municipali utili alla pastorizia. Il secondo ordine di riferimento visivo è la montagna, le vette del massiccio centrale delle Madonie, il tutto mentre si attraversa il bosco di sugheri che copre la maggior parte di questo territorio trasformando la strada in un canyon dove le pareti laterali sono gli alberi. Prima di perdere la memoria delle immagini a campo lungo ed entrare nella sughereta la sezione che ospita la strada si ampia consentendo di recuperare alla memoria il mare. Questo luogo è un'importante sosta prima di superare gli 880 metri di quota per preparare i mezzi ad affrontare la neve. L'infrastruttura qui deve subire un processo di aggiornamento e di riqualificazione consentendo l'introduzione di spazi dedicati al soccorso e alla

31 Cfr. GIUSEPPE BAZAN, FRANCESCO MARIA RAIMONDO, ROSARIO SCHICCHI, op. cit., p. 115.

immagine 53: Geraci Siculo visto da Castelbuono

immagine 54: Elementi del paesaggio nei pressi di Castelbuono, i frassini da manna e il Castello con lo sfondo del sistema montuoso che sovrasta Isnello.

immagine 55, 56: La variazione della sezione stradale introduce il cambio di morfologia del suolo, l'inizio del territorio montano.



protezione civile capaci di raccontare il paesaggio e introdurre gradi di turisticità.

Il cuore della sughereta è rappresentato da un'importante presenza architettonica, la "masseria Pintorna", un antico presidio, di proprietà privata e di grandi dimensioni. Questa architettura ha un chiaro ruolo di riferimento visivo e anche una grande forza evocativa grazie alle buone condizioni di conservazione. Domina la vallata ed è posta a ridosso della strada, occupa il centro di una vasta tenuta agricola ricca di uliveti e si caratterizza per il suo aspetto possente determinato dalla muratura in pietra a vista e dalla complessa composizione volumetrica. È organizzato secondo un impianto a corte di cui un lato è occupato dall'abitazione principale mentre gli altri contengono gli ambienti di lavoro disposti seguendo l'orografia del suolo. La costruzione risale agli inizi del Settecento e fu realizzata per volontà dei Bellesteros, una famiglia dell'aristocrazia palermitana, che tuttora ne detiene la proprietà³².

La sughereta di Geraci Siculo storicamente è una risorsa per le economie tradizionali, interamente di proprietà pubblica è concessa ai pastori, ai cavatori di pietra e agli artigiani del legno come fonte di approvvigionamento delle materie prime. La possibilità di uso è garantita dal diritto grazie all'istituzione degli usi civici per questi luoghi, il regolamento che consente lo sfruttamento ha le sue origini nelle leggi della contea dei Ventimiglia. La

32 Cfr., GIUSEPPE ANTISTA, *Architetture di pregio nel territorio del parco, dal Medioevo al Novecento*, in GIUSEPPE ANTISTA (a cura di), *I tesori architettonici nel Parco delle Madonie*, Ente Parco delle Madonie, Petralia Sottana 2011, p. 72.



immagine 57: Stazione di posta e case cantoniere abbandonate

immagine 58, 59: La masseria pintorna vista dalla strada.



cosiddetta "fida" è, infatti, un antico istituto medievale che definisce i tempi e le quantità con cui si può accedere a questo territorio per le categorie sociali di riferimento. Oggi solo i pastori usufruiscono di questo diritto. La zootecnia è una delle forme di lavoro principali per la società geracese, i pastori utilizzano il territorio, gravato dagli usi civici, per i loro armenti con una forma di allevamento seminomade. Durante il periodo invernale le mandrie vengono portate nei pascoli di marina, tra la sughereta e i castagneti, in primavera, seguendo percorsi che appartengono al DNA delle greggi, si spostano sulle montagne oltre i 1300 metri di altitudine. L'infrastrutturazione di questi luoghi con stalle e ambienti per la caseificazione, di proprietà pubblica, ha consentito alla pastorizia di continuare ad essere una forma economica produttiva adeguando la struttura territoriale alle esigenze del mercato. I ripari, le stalle, i fienili sono stati però costruiti senza compiere gli adeguati studi di cui il progetto di architettura ha bisogno per contestualizzare gli interventi e integrarli nei sistemi territoriali, così, oggi, che si fa più forte la pressione dell'economia turistica, questi luoghi non sono adeguati e non consentono di sfruttare la turisticità legata agli aspetti tradizionali della fruizione.

La domanda turistica ripropone alcune tematiche progettuali legate alla manutenzione dei sentieri e alla realizzazione di rifugi; il Parco delle Madonie negli scorsi anni ha commissionato un'importante opera di censimento, manutenzione, messa in pristino e comunicazione della sentieristica che attraversa il territorio posto sotto la sua tutela³³.

Una grande parte del percorso si svolge attraverso la sughereta di cui è parte integrante, la salita è dura e porta a fermarsi per rifiatarsi, ristorarsi e recuperare le energie. Le soste sono un tema per il progetto dell'infrastruttura, la scelta di questi luoghi segue un doppio criterio, il primo di natura pratica, occorre fare in modo che si trovino ad una distanza costante e che siano in grado di offrire i servizi minimi per recuperare le energie. Il secondo criterio è determinato dalla volontà e dalla sensibilità del proget-

33 Tra il 2000 e il 2008 l'Ente Parco delle Madonie ha commissionato il progetto esecutivo per la manutenzione e il ripristino dei sentieri del Parco delle Madonie. Il progetto investe uno sviluppo di tracciati, piste e tratturi per uno sviluppo complessivo di circa 197 Km., e si compone in totale di 28 sentieri. Lo sviluppo della rete su suoli trazzerali (ex Regie Trazzerie) è di poco inferiore ai 9 km., e costituisce circa il 4,5% del totale. Le opere previste sono soprattutto quelle del rintracciamento di un numero cospicuo di sentieri – o tratti di sentieri – che, benché segnati nelle carte catastali, non erano più riconoscibili. Le opere in questo caso consistono nella disposizione di sequenze facenti bordo al sentiero, realizzate in vario modo, per esempio con lo spietramento e l'accumulo dei sassi lungo i bordi, oppure con la realizzazione di staccionate, o con la scansione di cumuli di pietre lungo il percorso, sui quali è anche segnato con vernice, sul sasso apicale, il numero identificativo del sentiero, riportato sulle mappe del Parco. Altre opere riguardano la facilitazione alla scalata dove il pendio è maggiore, realizzate con gradini di pietre o tronchi, e inoltre la disposizione saltuaria di pietre piatte per il guado dei ruscelli, per i maggiori dei quali è prevista la realizzazione di piccoli ponti di tronchi di legno. Altre opere riguardano il restauro di un paio di pagliai esistenti, e la realizzazione di otto nuovi di essi, destinati ai bivacchi notturni o alla sosta temporanea degli escursionisti.

Cfr., MARCELLO PANZARELLA, *Progetto della manutenzione e ripristino dei sentieri del Parco delle Madonie* (progetto: Marcello Panzarella, Luigi Piazza) in MARCELLO PANZARELLA (a cura di) *E Journal Palermo Architetture* n. 7, Palermo 2012, p. 83.

tista nello scegliere punti in cui ci sia un panorama gradevole e la capacità di evocare il paesaggio delle alte Madonie. L'esercizio del progetto deve riuscire a far coincidere queste due esigenze trovando nella necessità della sosta la possibilità di rappresentare il territorio. Qui l'infrastruttura si fa strada paesaggio. Non deve aggiungere o togliere nulla, deve selezionare, raccontare, valorizzare e rendere fruibile l'ambiente e la migliore opera dell'uomo. Tra i tornanti il percorso si apre ai valloni scavati dalle vie d'acqua, in prossimità di contrada Cava quest'apertura diventa particolarmente suggestiva. Il tornante è infatti prossimo al ciglio del vallone dell'Annunziata e di fronte il bosco si apre per far spazio, su un piano, ai ruderi del priorato di Santa Maria della Cava. Del monastero benedettino è possibile rintracciare solo il perimetro e un corpo di fabbrica a due livelli che definiva uno dei lati del chiostro. La chiesa, invece, è stata recuperata dopo secoli di abbandono, ha un'unica navata, piuttosto allungata, conclusa da absidi di cui solo quella centrale è visibile all'esterno ed è decorata da lesene di pietra bianca collegate in sommità da archetti di mattoni. Della stessa pietra calcarea è la facciata composta da ricorsi regolari di conci squadrati che ripiegano in corrispondenza del portale definito da tre ghiera ogivali diverse tra loro. All'intero le absidi erano decorate da affreschi di cui si conservano tracce. Si fa risalire questo piccolo tesoro agli ultimi decenni dell'XI secolo dopo la conquista normanna della Sicilia³⁴. I sentieri consentono di raggiungere agevolmente anche questi luoghi antichi in cui la memoria, i miti e leggende contribuiscono a rendere unici gli aspetti ambientali del territorio.

La sughereta lascia spazio ai boschi di castagno e alla campagna prossima a Geraci Siculo. L'agricoltura qui è mono florida che nel territorio di Castelbuono, piccoli orti stagionali, qualche frutteto, uliveti. L'assenza di ampie zone in piano e il clima rigido rendono questo territorio meno produttivo dal punto di vista agricolo e più adatto alla pastorizia. I pascoli iniziano sul versante nord delle alte Madonie intorno agli 800 metri di altitudine e giungono fino ai 1400 metri, i pascoli nella caratteristica pastorizia seminomade delle Madonie producono veri e propri sistemi territoriali definiti dal suolo vegetale e dalle piccole infrastrutture che consentono la produzione. Si tratta di uno "spazio pastorale"³⁵, tanti luoghi che si succedono nel tempo, insieme agli itinerari con cui si raggiungono i pascoli.

L'ambiente vegetale dei pascoli tra i 1000 e i 1500 metri di altitudine è caratterizzato da boschi di rovere e agrifoglio, una particolare espressione di vegetazione forestale che in alcuni ambiti assume aspetti di monumentalità per la diffusa presenza di alberi plurisecolari di rovere³⁶.

Il borgo geracese si presenta sulla strada con il rifugio definito dalla cappella dedicata a San Giuseppe affiancata dai due ripari. Un annuncio di

³⁴ GIUSEPPE ANTISTA, *Architetture di prego nel territorio del parco, dal Medioevo al Novecento*, op. cit., p. 22.

³⁵ MARIO GIACOMARRA, *I pastori delle Madonie*, Fondazione Ignazio Buttitta, Palermo 2006, p. 37.

³⁶ Cfr. GIUSEPPE BAZAN, FRANCESCO MARIA RAIMONDO, ROSARIO SCHICCHI, op. cit., p. 111.



immagine 60: La sughereta tra Geraci Siculo e Castelbuono.

spazio pubblico, un desiderio di spazio pubblico per l'infrastruttura che segna l'accesso al piccolo paese. Anche qui, come negli altri comuni attraversati, l'accesso all'abitato non mostra caratteri architettonici capaci di rappresentare il paesaggio nel suo sistema urbano e territoriale. Le montagne, la loro potenza formale e iconica restano l'unico elemento da cui partire per definire il paesaggio in questo punto. In alto, poco al di sotto delle vette intorno ai 1400 metri di altitudine, l'agrifoglio determina un aspetto unico di questo paesaggio. L'agrifoglio segue la quota e definisce una vera e propria corona per i monti, si tratta della fascia compatta più a sud del bacino Mediterraneo con "individui monumentali che trovano qualche riscontro soltanto in rare stazioni della Gran Bretagna, della Germania e della Norvegia"³⁷.

Gli aspetti ambientali e quelli antropizzati sono il paesaggio della montagna e possono essere considerati fattori di turisticità soprattutto nell'ottica della sostenibilità ambientale.

La montagna, i suoi luoghi, il borgo, le sue architetture sono elementi fortemente identitari, la loro storia comune a tutto il territorio

³⁷ Cfr. GIUSEPPE BAZAN, FRANCESCO MARIA RAIMONDO, ROSARIO SCHICCHI, op. cit., p. 111.



della Città a rete Madonie-Termini consente di operare con gli strumenti del progetto esplorando di volta in volta i sistemi territoriali, quelli urbani, rappresentandone i valori positivi nei processi di creazione di un paesaggio nuovo, capace di creare nuove relazioni tra gli abitanti.

Geraci Siculo occupa il crinale che parte dalla rocca fortificata su cui restano i ruderi del castello dei Ventimiglia e arriva al piano su cui emerge la Torre di Angelfmaro. La strada è tangente al piccolo borgo e si nota la sua natura di centro fortificato in cui è difficile accedere. Pochi elementi monumentali manifestano all'esterno l'importanza del centro nella storia del territorio, parte di una punteggiata che scandisce nello spazio e nel tempo la morfologia urbana. Il convento degli Agostiniani a nord, di cui rimangono solo ruderi e la chiesa dedicata a San Bartolomeo che custodisce un importante trittico del Gagini. L'edificio è posto al confine dell'abitato, in quelle che erano le campagne prossime alle mura fortificate; a valle sul versante occidentale l'ex Convento dei Padri Cappuccini (oggi sede degli istituti culturali del Comune). Il percorso è tangente il centro abitato, la sezione stradale da un lato ha un carattere urbano in cui gli edifici sono direttamente a contatto con la strada in molti punti senza il filtro del marciapiede. L'assenza di tale elemento in questo contesto va letto secondo due caratteristiche, la prima negativa, ovvero l'assenza di uno spazio pubblico che faccia da filtro tra la strada e la casa garantendo la giusta sicurezza per gli abitanti. La seconda positiva, legata ad un modo di vivere lo spazio

immagine 61: il sistema urbano di Geraci Siculo

— Traccia della Ciclovìa
 Percorsi di transumanza e sentieri natura
 — Strada intercomunale per raggiungere Piano Battaglia. La strada non è mai stata completata.

immagine 62: Geraci Siculo visto da nord.

immagine 63: Geraci Siculo visto da sud.

immagine 64: La valle in cui si trova Castelbuono, sullo sfondo la costa tirrenica.



della strada all'interno di questi borghi in cui la porzione di strada davanti casa è considerata pertinenza della casa con un uso pubblico, per cui gli abitanti ne curano tanto gli aspetti estetici legati al gusto personale, quanto la manutenzione. Una lettura un po' forzata questa, ma necessaria a comprendere la struttura urbana del borgo che costruisce i fianchi del monte agganciandosi con un intricato reticolo di vicoli e cortili al crinale che è la spina dorsale e il principio di fondazione dell'insediamento.

Il secondo lato della sezione stradale è un affaccio sulla valle verso Castelbuono, a ovest nord-ovest verso le montagne. La prossimità dell'accesso al cuore del borgo è annunciata dalla presenza delle absidi semicirculari della chiesa a croce greca dedicata a Santo Stefano, unica nel suo genere in tutto il territorio. Appena oltre la rupe che sostiene la parte più alta dell'abitato e il piano del castello dei Ventimiglia, il fronte molto ripido non ha consentito l'edificazione di abitazioni ed oggi è un parco urbano in cui la vegetazione è costituita da pini dovuti a interventi di riforestazione che negli anni hanno modificato l'immagine e anche il paesaggio di questo luogo.

Lo spazio pubblico qui è solo un marciapiede, affacciato verso la valle e la montagna non ha la forza di costruire uno spazio pubblico, solo un passaggio, un collegamento pedonale tra il centro storico e il piccolo giardino che antipa il monumentale abbeveratorio ventimigliano detto della Trinità. Il "Bevaio della Santissima Trinità" deve il suo nome alla chiesa che occupava parte del giardino comunale è un landmark che segna l'ingresso al paese realizzato in pietra da taglio. La sua dimensione dialoga con il rudere del castello che si affaccia dalla rupe e definisce l'immagine del borgo per chi viene da sud. Ad un'immagine così potente ed evocante non segue però uno spazio pubblico capace di qualificare questo luogo di accesso alla via che conduce ai pascoli demaniali delle montagne attorno a Geraci Siculo.

La montagna è ancora protagonista, dal "Bevaio" si accede a numerosi sentieri natura, ippovie e sentieri per il trekking e la mountain bike che fanno parte dell'offerta turistica del Parco delle Madonie, gli stessi per-

corsi sono antichi tratturi, vie delle transumanze che appartengono alla tradizione agropastorale. Attraversando la montagna lungo queste vie si incontrano luoghi di ricovero di uomini e animali e luoghi di caseificazione, costituiscono, in qualche modo, l'unico segno di presenza dell'uomo che permane nelle vaste distese pascolative oltre il limitato periodo di sfruttamento. I luoghi di ricovero che si incontrano in prevalenza nell'area sommitale si possono ricondurre a due: uno o più recinti entro cui stanno rinchiusi gli animali la notte o in attesa della mungitura; una capanna, quasi addossata al recinto, che funge da riparo per gli uomini, un lato della quale è adibito alla caseificazione. Il complesso di recinti, capanna e luogo di caseificazione prende il nome di "màrcatu", si trova al centro dell'area pascolativa da utilizzare nel corso di una stagione, in vicinanza di un punto d'acqua costituito da abbeveratoi, sorgenti, corsi d'acqua di varia portata. Il recinto per gli ovini ha forma circolare o ellissoidale, di una ventina di metri di diametro, e viene detto "mànnara". La "mànnara" viene costruita in una zona posta al riparo dei venti di tramontana e maestrale, esposta ai raggi del sole che sorge, in modo da affrettare l'evaporazione dell'umidità della notte, e soprattutto in pendenza. Il recinto è variamente delimitato. In passato prevaleva una base di pietre a secco, alta dal metro al metro e mezzo, su cui stavano sistemati rami di ginestra spinosa ("alastra") o di susino selvatico ("uzzulinu"): la funzione del recinto di pietre e arbusti spinosi era diretta a impedire l'assalto al gregge da parte di lupi e volpi, una volta frequenti sulle alte Madonie.

Oltre i 1400 metri di altitudine questi luoghi non trovano più spazio, qui gli animali pascolano, ma non possono risiedere per le oggettive condizioni climatiche. Il faggio in forme discontinue come piccoli nuclei è la vegetazione più importante che in alcuni casi si presenta con esemplari di grandi dimensioni. Al di sopra dei faggeti, nelle stazioni culminanti delle Madonie il bosco di conifere viene espresso dagli ultimi trenta esemplari di *Abies nebrodensis*.

Superata Geraci Siculo ci si lascia alle spalle il mondo della pastorizia e le vette del massiccio centrale delle Madonie restano alte lasciando spazio ai campi coltivati che precedono l'altopiano nisseno. Se finora i riferimenti territoriali per il viaggiatore sono state le montagne alte, ma prossime, da questo momento in poi sarà l'Etna a dominare la scena, appare e scompare dietro le colline coltivate che tra Geraci Siculo e Gangi definiscono l'ambiente. Il disegno dei campi è struttura territoriale, sono forme, materia e colore definiti dalle coltivazioni e dai cicli dell'agricoltura. I campi sono coltivati con cereali, soprattutto grano duro, e foraggio in particolare sulla. Queste coltivazioni fanno assumere al territorio una connotazione particolare in cui la variazione del colore è una dominante per il paesaggio. In primavera i campi di sulla fioriscono e assumono il particolare colore rosso che dopo lo sfalcio lascia lo spazio al pascolo e al bruno del suolo, intanto l'arrivo dell'estate fa diventare dorato il colore dei campi di grano. Un paesaggio che si trasforma nel tempo e nello spazio, se nei pascoli questo paesaggio è mutato dalla presenza dei pastori delle mandrie transumanti e dagli apprestamenti produttivi provvisori, qui è il ciclo dell'agricoltura a produrre questa continua metamorfosi. Entrati nel territorio di Gangi il

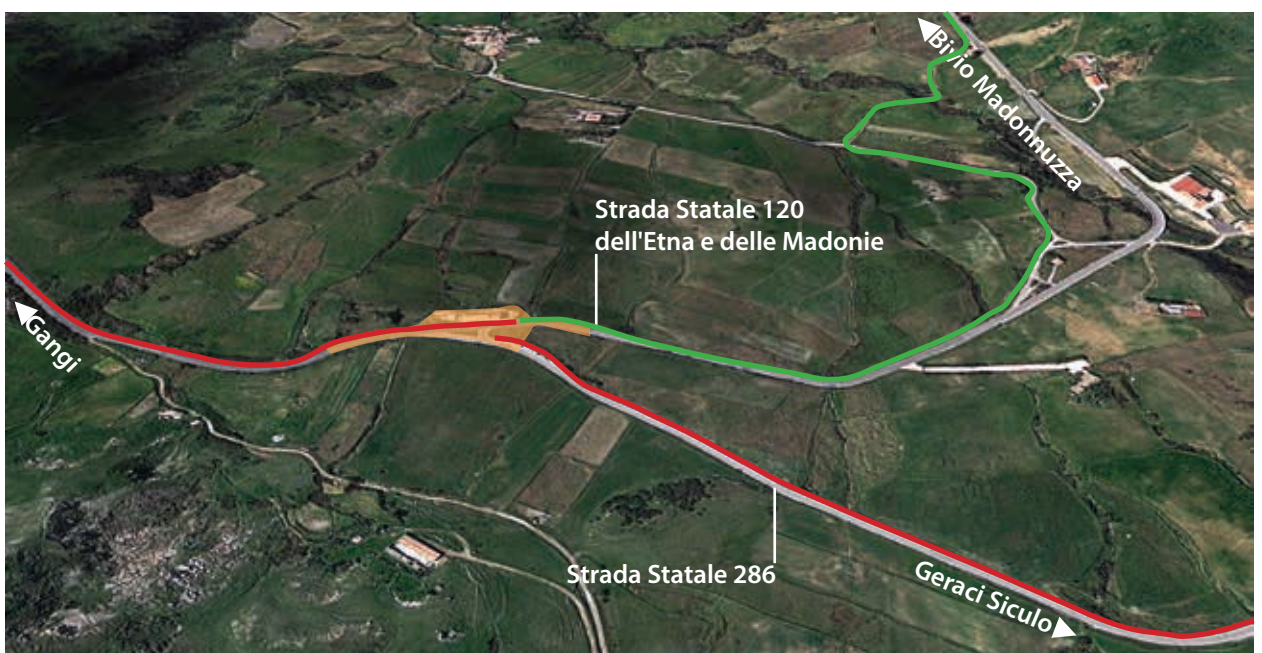
immagine 65: le montagne delle Madonie, la valle del fiume Pollina e sullo sfondo l'Etna innevato.

immagine 66: Geraci visto dal punto panoramico di contrada Fegotti.

immagini 67, 68: Bivio Geraci, importante nodo per il trasporto pubblico sulle alte Madonie.

immagine 69: Sistema territoriale e traccia della ciclovía in corrispondenza del nodo del bivio di Geraci.

— Traccia della Ciclovía
 — Ciclovía Francigena
 ● Nodo intermodale Bivio di Geraci





paesaggio agrario, produttivo, è una dominante fino ad arrivare in Contrada Corvo, in prossimità della masseria del barone Mocciaro (tracce di una nobiltà antica a cui è legata la tradizione dello sfruttamento agricolo del suolo) la vista si apre sulla cittadina madonita, nella sua relazione di figura-sfondo con l'Etna che nonostante la distanza ne determina l'immagine paesaggio.

Gangi è costruita sul fianco del monte Marone, ne occupa l'intera superficie con una struttura a gradoni tra i quali la differenza di quota arriva a superare anche otto metri. Dal tessuto edilizio compatto quasi senza soluzione di continuità emergono gli edifici monumentali segnati dalle torri che anticipano la preziosità dei tesori e delle tradizioni che l'abitato conserva. Alla potente immagine paesaggio con cui Gangi si presenta al viaggiatore segue un accesso al borgo anonimo e decontestualizzato, che ha perso la memoria degli importanti edifici monumentali e della particolare struttura urbana annullata nei fronti di edifici pluripiano il cui linguaggio è quello della speculazione edilizia degli anni Ottanta.

Ancora una volta l'esercizio della progettazione architettonica sarà chiamato a determinare una riqualificazione dello spazio trasformando i bordi della strada in spazio pubblico capace di restituire nella rappresentazione il paesaggio di questi territori.

I quasi novanta chilometri di strade che abbiamo percorso hanno consentito una lettura del territorio nelle sue componenti ambientali, sociali e culturali definendone una fenomenologia ambientale legata ai temi della fruizione turistica del territorio nei suoi paesaggi. La strada è lo strumento con cui questi temi sono stati letti immaginando nella descrizione dei luoghi anche le possibili trasformazioni per far sì che la strada non passi

immagine 70: Gangi con sullo sfondo l'Etna innevato visto dal punto panoramico di contrada Corvo.

immagine 71: La masseria del feudo Mocciaro. Collocata al centro di un importante sistema agricolo produttivo, è composta da numerose costruzioni che definiscono un piccolo borgo al centro del quale si trova l'abitazione principale.



dai territori, ma li attraversi, rendendoli accessibili, fruibili, nuovi. Gli sviluppi del territorio e della società che in esso opera ci consentono questa lettura progettuale legata alla contemporaneità e proiettata nel futuro con l'esigenza di ridefinire la rete di relazioni con i luoghi in un nuovo contesto dove è la rete stessa a cercare una nuova figurazione per costruire una nuova identità culturale territoriale.



immagine 72: Sistema territoriale e traccia della ciclovía in corrispondenza dell'abitato di Gangi.

- Traccia della Ciclovía
- Percorsi ciclabili alternativi
- Riqualificazione del sistema di accesso al borgo con la costruzione di uno spazio per attività ricettive, di noleggio e riparazione delle biciclette.



immagine 73: Vista del Monte Marone, su cui è edificato Gangi, dalla strada Statale 120 arrivando da nord ovest.

immagine 74: L'ingresso nord-ovest al borgo non riesce ad avere la stessa qualità paesaggistica di come è annunciata dal suo essere "montagna costruita". Un nuovo spazio che qualifichi l'arrivo è ruolo del progetto della ciclovía.



2.3 Il territorio tra Gangi e Geraci Siculo

La ciclovia è un'occasione di progetto, precede la programmazione territoriale perché nasce da riflessioni sul territorio dettate dal metodo della ricerca progettuale. Un esercizio, una ricerca che ha l'obiettivo di entrare a far parte della pianificazione del territorio della Città a rete Madonie-Termini con la volontà di contribuire a costruire buone pratiche di programmazione necessarie a far sì che l'architettura dello spazio pubblico ottenga risultati spaziali e formali capaci di aggiungere qualità ai luoghi. Compito della ricerca è quello di restituire valore collettivo alle varie occasioni di trasformazione delle città, ridare ai luoghi una forte capacità di identificazione, soprattutto quando i territori sono al centro di processi di trasformazione che introducono nuove realtà produttive.

Nella lettura del territorio si è provato a determinare una strategia di intervento capace di aderire alla realtà culturale e capace di introdurre elementi di innovazione tecnologica e qualificazione dello spazio. Si è proceduto quindi a definire luoghi pubblici in cui è possibile definire un ruolo all'interno della strategia di modificazione della realtà territoriale. Il tema centrale è ovviamente quello della costruzione dello spazio collettivo cercando una nuova formulazione di tipo programmatico che consenta agli organi amministrativi di intervenire qualitativamente nella pianificazione dei rapporti fra gli elementi artificiali e quelli naturali del territorio, nelle relazioni tra l'uso produttivo legato alle attività agro-pastorali e un uso nuovo dove sono le qualità paesaggistiche a essere utilizzate per favorire il nascere di nuove economie legate ai fattori di turisticità del territorio.

L'approfondimento del percorso con cui abbiamo attraversato il territorio della Città a rete Madonie-Termini compreso tra Gangi e Geraci Siculo consente di individuare luoghi fortemente rappresentativi in cui svolgendo temi progettuali quali quelli dell'accessibilità, della sosta e dell'intermodalità negli ambiti del trasporto turistico sia possibile contribuire al complesso sistema di azioni che producendo paesaggio costruiscono l'identità culturale territoriale. Partendo da Gangi, in un punto in cui non è possibile rintracciare alcuna forma dell'identità di questo importante comune si arriva a Geraci Siculo, al "Bevaio della Santissima Trinità" un oggetto monumentale, un landmark territoriale a cui manca, però, lo spazio pubblico. La scelta di questi luoghi è stata fatta in modo tale da

ottenere condizioni favorevoli alla costruzione di meccanismi per la rappresentazione del paesaggio.

La formulazione del programma di interventi è stata fatta in più fasi, dalla scala territoriale a quella della sistemazione dell'area coinvolgendo insieme al Collegio dei docenti anche gli amministratori locali e gli organismi di governance territoriale. L'ipotesi che abbiamo cercato di sviluppare sta nel metodo con cui una stretta interazione tra la ricerca scientifica e la programmazione territoriale è capace di sviluppare meccanismi di pianificazione con cui restituire qualità architettonica ai luoghi che vengono presi in esame.



L'immagine di Gangi è fortemente strutturata, la possiamo definire come una montagna di pietra in cui, con geometrica precisione, sono state incise vie, porte e finestre per consentire che la vita si potesse compiere tra le pietre. Una struttura urbana gerarchizzata che dall'alto del monte Marone si muove verso la valle occupandone, per ovvie ragioni climatiche, il versante sud. La città si sviluppa seguendo uno schema definito da fusi che si espandono in direzione est-ovest, innestando un tessuto a trama indifferenziata con due elementi di riferimento tipici delle città medievali: la piazza del castello, luogo del potere politico, e la piazza della chiesa madre, luogo del potere temporale.

Nel tessuto, quattro assi in direzione est-ovest garantiscono la percorribilità da nord verso sud. Le caratteristiche dell'espansione urbana sono dettate dalla morfologia del suolo, hanno determinato l'assenza di uno spazio con le caratteristiche formali di piazza: la piazza del Popolo, che insieme a corso Umberto I è un luogo di aggregazione sociale, è uno slargo trapezoidale di fianco alla chiesa madre, la piazza d'armi del castello è ubicata fuori dalle vie d'accesso e non riesce ad assumere un ruolo nella vita sociale del comune. Le emergenze architettoniche, come si nota nell'impianto planimetrico, segnano le successive espansioni del borgo, al loro interno lo spazio pubblico non supera le dimensioni e la forma di uno slargo. Gli isolati urbani sono disposti in direzione est-ovest e formano un tessuto compatto percorso in maniera irregolare secondo l'asse nord-sud di maggiore pendenza da scalinate continue. Gli edifici costruiscono lo spazio della città risolvendo il salto di quota tra due strade successive con due accessi uno lato monte e l'altro lato valle adattando la dislocazione interna al suolo. Il fronte a monte ha di solito due elevazioni e finestre, quello a

immagine 75: Il percorso nel territorio tra Gangi e Geraci Siculo. Il progetto definisce la partenza della ciclovía nel contesto urbano generato dalla Strada Statale 120, l'accesso al borgo sul Monte Marone e le abitazioni realizzate a partire dalla metà degli anni Ottanta.

La Campagna tra Gangi e la località Bivio Geraci è segnata dalla struttura dei campi seminativi a

grano, cereali e foraggio. Il sistema dei campi si estende verso le Petralie e la valle del fiume Salso, mentre andando verso Geraci Siculo la morfologia del territorio e il clima più rigido danno forma al territorio dei pascoli e dei boschi di alta quota. A valle verso il fiume Pollina le coltivazioni orticole segnano la struttura del suolo. In questo breve tratto la strada si affaccia verso il mare e nel suo svolgersi svela ora la vista del Tirreno con al centro dell'immagine Alicudi, ora l'Etna, che nei periodi invernali è spesso innevato e fumante.

immagine 76: Sentieri nel Parco delle Madonie.

immagine 77: Pagina successiva, sistema urbano di Gangi, l'andamento delle vie definisce i fusi con cui è stata costruita la città nel tempo, lo spazio pubblico è uno slargo in prossimità degli edifici monumentali.

immagine 78: Pagina successiva, ridisegno dell'area di accesso all'abitato.

GERACI SICULO

Ruderi del Castello
dei Ventimiglia
Abbeveratoio della
SS Trinità



Punto Panoramico
Contrada Fegotti



Accesso ai sentieri
natura del Parco delle
Madonie



Bivio Geraci
nodo per il Trasporto
Pubblico Locale



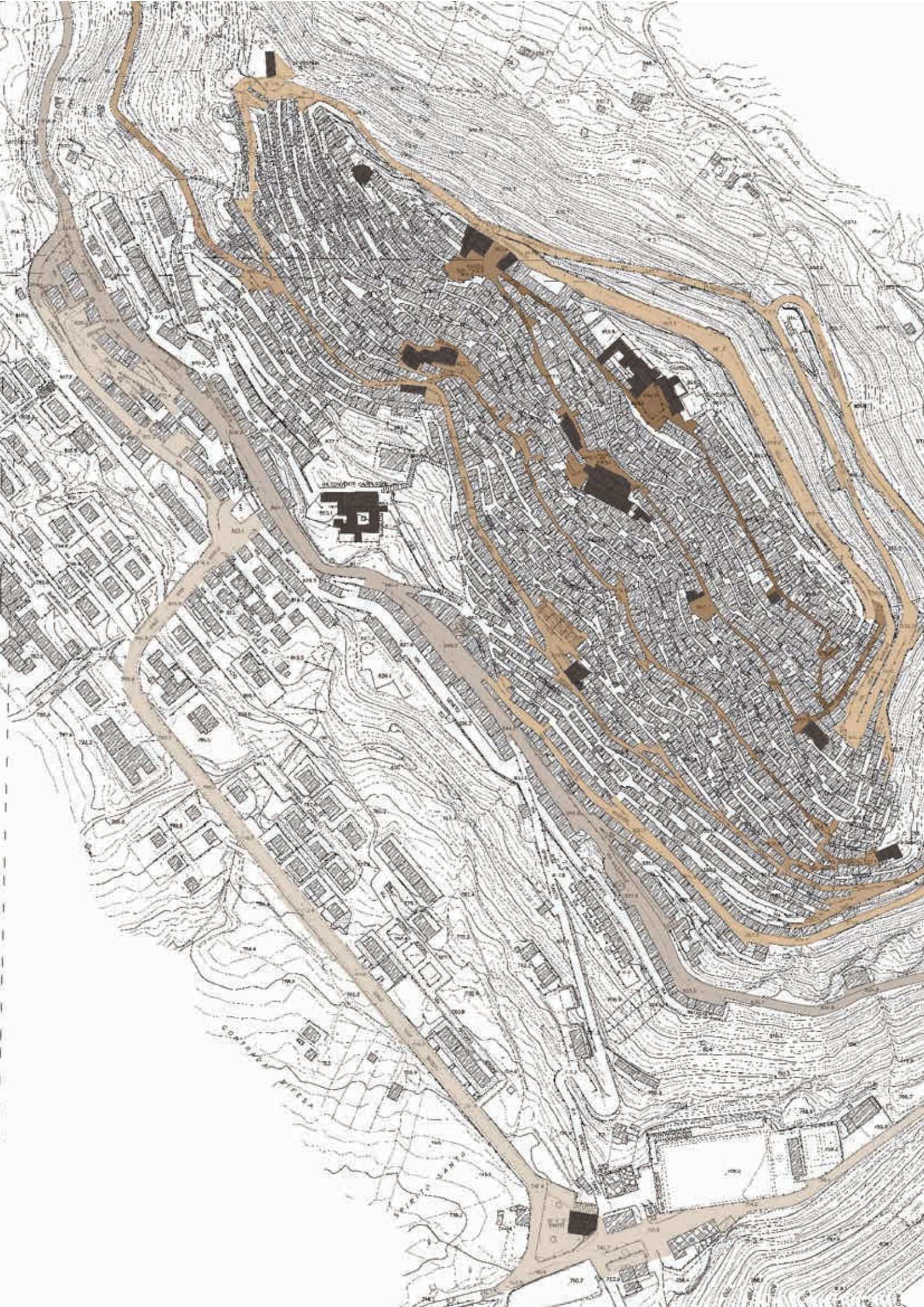
Accessibilità per il
turismo rurale nodo
di Contrada Acquanuova

Punto Panoramico
Contrada Corvo

Punto di prima
ricettività del
Comune di Gangi

Bivio Geraci - Geraci Siculo km. 6

Gangi - Bivio Geraci km. 8





valle può arrivare a quattro, ha balconi e spesso il piano terreno è ricavato nella roccia.

La tipologia edilizia con cui è costruito l'abitato di Gangi è quello della casa a torre costruita in pietra grigia locale con particolare cura nella definizione della finitura dei vani di apertura con portali, portali finestra, mensole di balconi; fornici di ingresso in pietra. L'uniformità dei materiali utilizzati per le pavimentazioni, le facciate, gli elementi di finitura, le dimensioni delle unità abitative nei lotti e nelle altezze, l'adeguarsi della costruzione al luogo determinano quelle qualità dell'abitare e il carattere che caratterizza i centri delle Madonie.

Gangi costruisce il versante sud del monte Marone con queste caratteristiche fino alla fine del XIX secolo quando viene realizzata la strada Statale 120 che passa tangente al borgo sulla traccia della vecchia Regia Trazzera che collegava il porto di Termini Imerese con Taormina. La statale diventa da subito un asse di riferimento a valle dalla quale si sviluppa la città contemporanea fatta di edifici multipiano organizzati come condomini. L'attraversamento urbano della Strada Statale 120, via Nazionale, è diventato un vero e proprio luogo per gli scambi sociali, al pari del corso Umberto I e della piazza del Popolo. Nonostante questa importanza negli anni non si è riusciti ad intervenire su questo passaggio stradale e a trasformare gli spazi in spazio pubblico in cui sia possibile riconoscere l'identità "gangitana". Nell'esercizio progettuale con cui è stata definita la ciclovia si è individuato su quest'asse il luogo su cui approfondire il tema dell'accesso al centro urbano con la definizione dello spazio compreso tra la via Nazionale e la via Lombardia, lavorando all'interno del salto di quota con la ridefinizione della sezione stradale, l'organizzazione di un luogo di sosta e l'inserimento



di servizi relativi alla ciclovia.

Da qui procediamo verso la località Bivio di Geraci, all'incrocio tra la Strada Statale 120 e la Strada Statale 286. Procedendo alla descrizione del territorio per punti salienti è naturale fermare l'attenzione sul bivio di Contrada Corvo; è, come abbiamo visto, il punto in cui è possibile porre all'attenzione del viaggiatore la potente e strutturata immagine che caratterizza il paesaggio di Gangi e del suo territorio. Procedendo verso Gangi l'attenzione è catturata dalla vista del borgo cui spesso fa da sfondo l'Etna, si tratta di uno slargo che funge da bivio tra la Strada Statale e il sistema viario rurale. Il bivio raccorda due strade a quota diversa ed è usato come parcheggio per i pendolari che raggiungono quotidianamente la città o la campagna. La strategia progettuale messa in campo prevede di realizzare qui un punto panoramico con cui invitare il viaggiatore alla sosta, approfittando dell'attrazione stimolata dall'immagine del borgo.

immagine 79: Punto panoramico di Contrada Corvo.

immagine 80: L'incrocio tra strada Statale 120 e la strada Statale 286.

immagine 81: I colori della primavera, dell'estate e dell'inverno sulle Madonie.

immagine 82: Pagine successive, ridisegno planimetria e sezioni dell'area dell'incrocio tra la Statale 120 e la Statale 286, Bivio Geraci.

L'incrocio tra la Statale 120 e la Statale 286 è un punto di grande importanza per il territorio che abbiamo attraversato, qui si concentrano i flussi di uomini e merci che dalle campagne tra Nicosia e Gangi raggiungono il centro delle Madonie. Lo stesso accade per gli interessi che provengono dal versante del fiume Salso. Nelle analisi prodotte dall'ISFORT per conto del Ministero dei Trasporti nell'elaborazione del programma M.U.S.A. abbiamo visto come questo punto del territorio tenda a diventare un nodo intermodale nelle interazioni tra il trasporto pubblico e il trasporto privato.

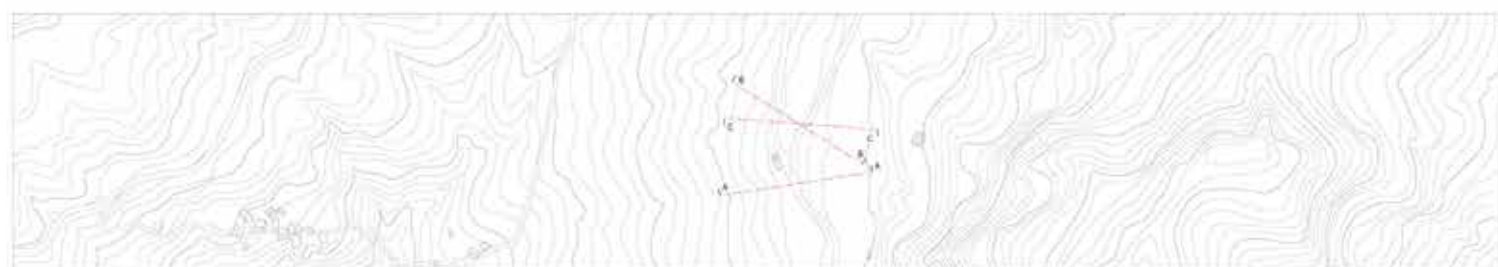
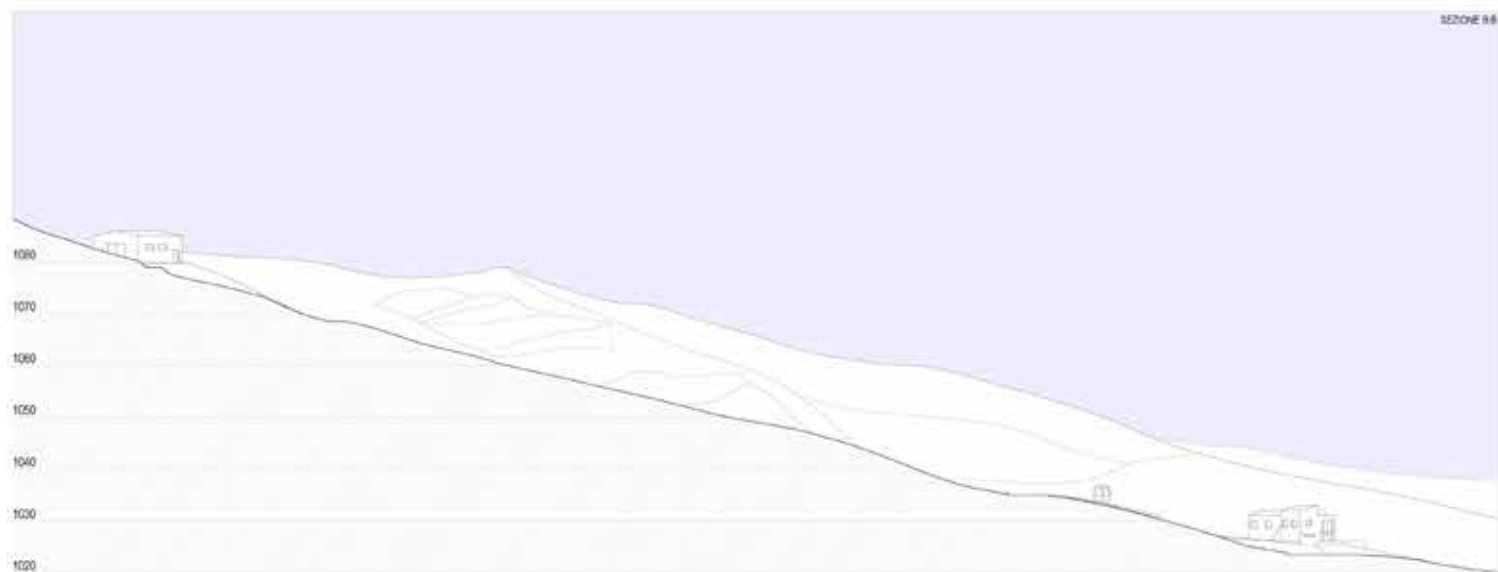
L'incrocio è nei pressi della valle in cui le alte Madonie danno origine al fiume Salso, la grande valle in cui le condizioni climatiche e la morfologia del suolo consentono uno sfruttamento agricolo con la possibilità di produrre cereali e foraggio. Attualmente insistono sull'area dell'incrocio

un parcheggio ricavato da uno slargo della sezione stradale, un piccolo rifugio per i passeggeri che aspettano gli autobus dei servizi di autolinee regionali e un edificio tangente la strada Statale 120 in cui si svolge una attività commerciale privata. Da un punto di vista topografico ci troviamo su un piano inclinato da nord verso sud, la strada segue il profilo dei monti che insieme al massiccio orientale delle Madonie segnano la valle su cui scorre il fiume Pollina, mentre a sud il confine è definito dal fiume Salso. Il suolo è protagonista in questo esercizio progettuale di trasformazione del bivio in un nodo intermodale su cui il territorio (inteso nella sua componente programmatica e amministrativa) vuole investire per realizzare un servizio di rango territoriale per la Città a rete Madonie-Termini. Gli elementi caratterizzanti sono naturalmente di origine vegetale, i campi di sulla con il

loro colore rosso intenso, il colore giallo, dorato, del grano duro e nei periodi invernali i solchi dovute alle zolle che vengono rivoltate con l'aratura e la neve che in inverno cancella ogni differenza. Aspetto importante di questo modo di usare il territorio per l'agricoltura è la presenza di alberi di







però isolati rimasti come tracce di un'agricoltura antica a ricordare i ripari per gli uomini dal sole dell'estate.

Siamo entrati nel territorio geracese, il territorio del Conte di Geraci in cui tutto appartiene al nobile Ventimiglia, qui non ci sono territori privati, ma solo pubblici, appartengono al Conte e per sua volontà ai cittadini del borgo. Abbandoniamo i campi per i pascoli dove armenti si muovono con un ritmo diverso, senza la necessità della frenesia. In montagna ci si sposta lentamente e in questo tempo si assaporano i luoghi, la loro spazialità i loro colori, la brezza, la luce. Dove la Strada Statale 286 passa per contrada Fegotti, due grandi formazioni rocciose invitano a oltrepassare il guard rail per fermarsi e scoprire un nuovo ambiente. Non è un racconto tout court, ma effettivamente questi due massi attraggono chi attraversa il territorio, tanto che, una volta scavalcato il guard rail superato qualche cespuglio



immagine 83: Punto panoramico di Contrada Fegotti.

immagine 84: Ridisegno dell'area del punto panoramico di contrada Fegotti.

al di là della strada appare la montagna o solo il suo fumare. L'Etna è un elemento dominante, riconoscibile e capace di attirare l'attenzione del visitatore. La strada si muove sul fianco delle montagne che costituiscono il massiccio centrale delle Madonie alla quota media di mille metri di altitudine con una sezione del tipo a mezza costa; lato monte è definita da banchine ripide o da muri di contenimento, lato valle invece il pendio si adagia dolcemente formando un'ampia conca, pressoché pianeggiante il cui limite è nel canyon scavato dal fiume Pollina. Il punto panoramico di contrada Fegotti fa pensare ad un bastione, un avamposto proteso sulla valle e capace di guardare lontano verso l'Etna.







immagine 85: Pagina precedente, sistema urbano di Geraci Siculo. A partire dal Castello l'edificato occupa il crinale del monte saturando lo spazio tra i due versanti. Il Centro del borgo è definito dalla piazza con la chiesa madre, procedendo verso sud l'abitato si concentra sempre attorno nel piano occupato dal convento degli Agostiniani. L'ultima espansione è quella degli anni Novanta del Novecento con la costruzione delle abitazioni di contrada Sant'Antonio in cui si perde la continuità con il crinale del monte che finora ha caratterizzato il tessuto edilizio.

immagine 86: Pagina precedente, veduta aerea di Geraci (foto G. Schillaci).

Dal paesaggio urbano di Gangi, entro cui abbiamo cercato il carattere della borgo medievale e della città settecentesca dei baroni, ci siamo mossi nella campagna in cui le tracce del potere economico, politico, religioso che hanno caratterizzato e caratterizzano questo territorio hanno lasciato un paesaggio in cui gli elementi ambientali, anche molto distanti, contribuiscono a definire gli elementi fisici con cui si misura l'identità del territorio. Percorrendo avanti e indietro queste strade facciamo esperienza del paesaggio e l'opera progettuale sarà la misura con cui la cultura contemporanea darà carattere e nuova identità al paesaggio di questo territorio. Arrivati a Geraci Siculo non si entra in un contesto urbano e nemmeno in uno rurale, ai piedi della Rocca da cui si affacciano i ruderi del Castello dei Ventimiglia Conti di Geraci, come abbiamo visto, non troviamo uno spazio pubblico entro cui si possa organizzare una sosta e svolgere funzioni. L'immagine paesaggio per chi arriva dalla strada è comunque molto suggestiva ed è definita dall'abberatoio ventimigliano della Santissima Trinità le cui pietre insieme a quelle del castello raccontano la storia del borgo medievale.



L'assetto urbano di Geraci si è consolidato prevalentemente in età medievale, si presenta come un borgo inerpicato sullo stretto crinale roccioso, la cui sommità è occupata dai ruderi del castello. Delle mura della città rimangono poche tracce, racchiudevano il borgo su tre lati e sul versante meridionale si connettevano alle strutture del castello. L'ampliamento del borgo nella storia verso valle corrisponde all'ampliamento del perimetro delle mura che si muovevano appoggiate al perimetro del costone roccioso dove questo presentava i dislivelli maggiori. Al borgo si accedeva attraverso due porte principali e numerose postierle. Dentro le mura l'abitato è definito da unità edilizie molto semplici, fondate direttamente sulla roccia e costruite con le pietre cavate direttamente nel sito. Come si nota nell'impianto planimetrico, la storia dell'evoluzione del borgo ha seguito un'unica matrice individuabile nella lenta discesa a valle dell'abitato che dal castello è giunto alla fine dell'età moderna al piano di San Bartolomeo, ed è andato ancora oltre negli anni Ottanta e Novanta del XX secolo con la costruzione del piano di Sant'Antonio Abate. I due nuclei principali su cui si fonda la struttura urbana sono appunto quello del Castello e quello della torre di Angelmaro edificata nei pressi del piano di Sant'Antonino. In posizione baricentrica tra questi due poli nella seconda metà del Trecento la costruzione dell'odierna Chiesa Madre contribuisce ad una nuova

immagine 87: Veduta del fronte orientale del borgo (foto P. S. Dupont).

immagine 88: Veduta del fronte occidentale del borgo (foto Bartolo Chichi).

immagine 89 Vista della torre di Angelmaro, sullo sfondo il mare.

immagine 90: Piazza del Popolo con il portale della Chiesa Madre.



immagine 91: L'Abbeveratoio Ventimigliano della Santissima Trinità come sfondo per chi arriva a Geraci Siculo.

immagine 92: Abbeveratoio Ventimigliano.

immagine 93: Il sistema di immagine strutturata costituita dall'abbeveratoio con i ruderi della Rocca fortificata del Castello.

fase di espansione dell'abitato che partendo da qui saturerà lo spazio tra i due punti. Il tessuto realizzato a partire da questo momento si svilupperà definendo isolati che a lisca di pesce si attaccano alla strada che collega rispettivamente l'attuale piazza del Popolo con il castello e con il piano della Torre. Nel XIX secolo vengono saturate le parti a ridosso del Castello e gli spazi delle mura di cinta e viene realizzato il collegamento che dalla piazza centrale raggiungeva la regia trazzera che oggi è la Strada Statale 286. Il borgo fino alla fine del Novecento ha continuato a crescere su se stesso, ispessendo i bordi, e con sopraelevazioni delle abitazioni fino a quando non verrà realizzato il nuovo quartiere di Sant'Antonio Abate, a valle del piano di San Bartolomeo, che sebbene sia stato edificato secondo i moderni criteri urbanistici, è rimasto avulso dalla città storica, interrompendone la sua continuità.

In questo contesto l'abbeveratoio ventimigliano attualmente è configurato come un oggetto isolato quasi a contatto con la Strada Statale 286, realizzato in pietra da taglio, è costituito da una lunga vasca affiancata da due fonti minori, tutte sorrette da torrette cuspidate che recano gli emblemi dell'*Universitas* di Geraci; sulla parete di fondo, coronata da merli a coda di rondine, è posto invece il cimiero dei Ventimiglia ai quali se ne deve la costruzione.



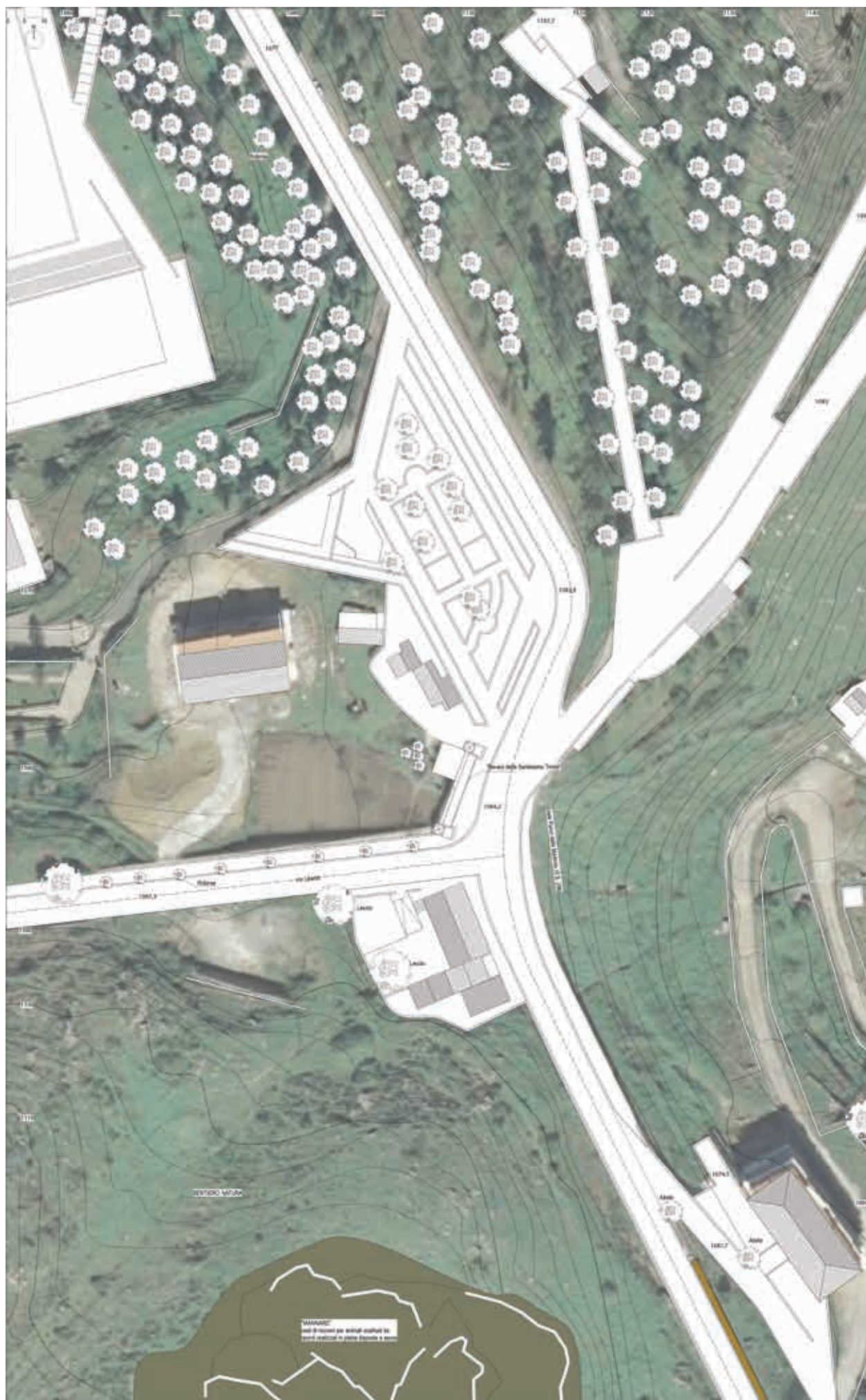
immagine 94: Veduta del fronte orientale del borgo (foto P. S. Dupont).

immagine 95: Ridisegno dell'area del abbeveratoio Ventimigliano.

La strada passa tangente all'abbeveratoio e si affaccia sulla valle e sullo sfondo i riferimenti visivi da nord verso est sono: il mare e le isole Eolie, la rocca di San Mauro Castelverde, a sud la montagna a cui si accede dai sentieri che conducono ai pascoli e ai percorsi naturalistici del parco delle Madonie, a ovest dell'abbeveratoio un giardino pubblico definito con un sistema di aiuole di agrifoglio contenute da muretti in pietra locale.

Per Geraci Siculo e per i geracesi intervenire in questo punto è un fatto importante, qui si accumulano le due principali ragioni che legano gli abitanti al luogo tanto nella storia, quanto nel rapporto con l'ambiente e con le economie. Le pietre dell'abbeveratoio infatti mettono insieme la storia della Contea di Geraci nel momento del suo massimo splendore e custodiscono l'acqua, le sorgenti che arricchiscono questo territorio per la qualità delle loro acque.

Il progetto per la nuova configurazione di quest'area si arricchisce della relazione tra questi tre elementi con cui svelare l'identità dell'antica Contea e legare le nuove funzioni che la nuova infrastruttura per il turismo sostenibile porta con sé.



ESPERIENZA DI PROGETTO

Il territorio nella sua fisicità tra le sue rappresentazioni oggi è caratterizzata dalle visioni satellitari che applicazioni che ci consentono di osservare tanto a scala geografica, quanto a scale di dettaglio. Se osserviamo il territorio della Città a rete Madonie-Termini in un'unica immagine al video notiamo immediatamente le qualità topografiche, rilievi, corsi d'acqua, e i sistemi urbani che puntellano l'intero territorio. In questa immagine manca, o meglio è poco visibile, l'intricato sistema di linee più o meno sinuose che formano una fitta trama capace di rendere riconoscibili tanto i centri urbani quanto il sistema topografico. Il reticolo di queste linee è l'infrastruttura che innerva il territorio realizzando il sistema di opere costruite allo scopo di mettere in comunicazione e renderne accessibile le diverse parti¹. Una visione che bisogna tenere a mente perché a una governance che cerca di promuovere la policentricità si contrappone un sistema infrastrutturale non adeguato alla richiesta del territorio e che si traduce nell'impossibilità di rendere efficaci gli investimenti e contestualmente nella perdita di capitale umano specializzato.

«Esse (Le infrastrutture) si sono cumulate nel tempo, sovrapponendosi spesso l'una all'altra, costruendo strati che si può supporre abbiano cercato di rispondere ai diversi modi nei quali la società che ha abitato ed abita quel territorio ha organizzato ed organizza le relazioni sociali, economiche e simboliche sia al proprio interno, sia con il mondo esterno. Ogni generazione di abitanti del territorio ha lasciato in queste linee-infrastruttura una testimonianza di sé; ha scritto e riscritto sul territorio una parte importante della propria storia»².

La società, la sua economia, l'evoluzione delle sue matrici identitarie trova nella storia dell'infrastrutturazione del territorio le stratificazioni di come uomini e merci si spostano nel territorio.

La cultura architettonica europea, negli ultimi dieci anni, si è più volte confrontata con i temi infrastrutturali, indagando il ruolo che la costru-

1 Cfr., BERNARDO SECCHI, *Palinsesti infrastrutturali*, in ALBERTO FERLENGA - MARCO BIRAGHI - BENNO ALBRECHT, *L'architettura del mondo. Infrastrutture, mobilità, nuovi paesaggi*, Editrice Compositore, La triennale di Milano, Bologna 2012, p.179.

2 BERNARDO SECCHI, *Palinsesti infrastrutturali*, op. cit., p. 179.



immagine 1: vista satellitare dell'area delle Madonie identificata attraverso i confini fisici, a nord il mare Tirreno, a est i fiumi Himara settentrionale e meridionale, a sud l'altopiano del Nisseno, a ovest il fiume Tusa (Ales). I confini sono facilmente identificabili, gli scavi dei fiumi, i salti di quota rendo immediatamente riconoscibile il sistema territoriale. Il sistema infrastrutturale assume corpo solo sulla linea di costa dove corrono pressoché parallelamente la linea ferrate, l'autostrada e la strada statale.

immagine 2: la stessa vista della precedente con marcate le vie di comunicazione. Il dato che salta subito all'occhio è come le strade presenti seguano l'andamento topografico del sistema territoriale e assumono forme contorte non adeguate alle contemporanee esigenze di mobilità.



zione di queste opere ha nella programmazione e nella pianificazione del territorio. Le scelte politiche dell'Europa unita, fin dal suo inizio, mostrano una ricerca e una volontà di mobilità e circolazione tendenzialmente infinita, in spazi sempre più dilatati e in tempi sempre più brevi. Mobilità capace di realizzare una più efficiente divisione del lavoro nello spazio tra i gruppi sociali. Relazioni che vengono poste alla base dello sviluppo economico e sociale.

Pensare le infrastrutture significa pensare come oggi la società immagina di utilizzare il tempo del movimento e della sosta, elementi della strada che grazie ai processi di modificazione sono in grado di dare nuove identità, ruoli, significati e statuti³. Progettare le infrastrutture è uno dei temi su cui l'architettura contemporanea e ancora chiamata a riflettere per favorire quell'insieme di attività appartenenti al mondo dell'economia e della sostenibilità che le vie di comunicazione generano quando con la loro presenza trasformano gli assetti territoriali.

«La necessità di affrontare i problemi posti dalle trasformazioni dei modi dell'abitare contemporaneo, nell'ambito di un più generale ripensamento sulla forma ed il funzionamento della città e del territorio, ha dato vita a una stagione quanto mai fertile per la produzione di progetti ed opere nel campo delle infrastrutture, che ha preso vita in Europa negli ultimi anni, in un clima, peraltro, di costante aggiornamento nella concezione delle infrastrutture stesse»⁴.



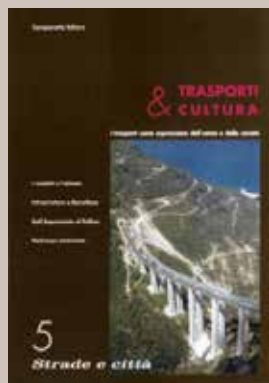
immagine 3: La rivista Lotus Navigator specializzata sui temi del paesaggio dedica i n. 2, 7 e 8 al progetto e alla costruzione del paesaggio in cui il tema portante sono le relazioni fra i temi legati al movimento e alla mobilità e l'ambiente.

La ricerca, come testimoniato dalle principali riviste di architettura, si è concentrata su tre principali categorie di intervento: infrastrutture in ambito urbano e periurbano, tracciato e paesaggio, infrastrutture ed edifici⁵. I temi relativi alla realizzazione di infrastrutture in cui gli elementi paesaggi-

³ BERNARDO SECCHI, *Palinsesti infrastrutturali*, op. cit. p. 180.

⁴ SERENA MAFFIOLETTI, *Un nuovo paesaggio europeo*, in "Area", Infrascap, n. 79, marzo-aprile 2005.

⁵ Cfr., MONICA BOSIO E MOIRA MORSUT, *Il progetto delle infrastrutture nell'editoria di architettura italiana ed europea*, in SERENA MAFFIOLETTI (a cura di), *Paesaggi delle Infrastrutture*, Il Poligrafo, Venezia 2005, p. 62.



Gli autori indagano le relazioni del progetto infrastrutturale con il paesaggio urbano partendo dal caso di Barcellona Olimpica e della sua continuità con i modelli attuali. Viene indagata la necessità che ha l'esercizio del progetto di infrastrutture di realizzare forme di integrazione con i sistemi ambientali, sociali e culturali e di sviluppare la capacità di territorializzazione delle reti. Particolare attenzione viene posta in questo numero al ruolo che hanno avuto le riviste di architettura in Italia nei confronti dei temi progettuali legati alle infrastrutture. Infine si concentra sul ruolo che le infrastrutture hanno avuto nel condizionare la trasformazione del territorio nella sua storia.



La strada come Architettura. Partendo dai progetti e dalle realizzazioni di Bernard Lassus per le autostrade francesi gli autori indagano come la progettualità viene condizionata dalle necessità tecniche delle infrastrutture e quali gli strumenti che il progetto di architettura può utilizzare per contribuire a costruire un nuovo paesaggio in cui la fruizione è realizzata con la costruzione di immagini in cui è possibile far rivivere l'identità del territorio. La rivista offre una interessante analisi dei progetti per la costruzione della rete autostradale italiana nel primo dopoguerra e il grande progetto del Terzo Reich in cui la modernità veniva attenuata dai caratteri dell'architettura di regime.



Partendo dai dati relativi al necessario miglioramento di sicurezza del viaggio vengono indagati i temi relativi alla costruzione del margine delle strade. Oggetti come le barriere acustiche diventano occasioni per costruire segni nel paesaggio. Importante attenzione viene riservata all'opera di Andreas Kipar la cui ricerca è tutta tesa a creare modalità di interazione con il paesaggio mentre si percorre percorrere la strada. Progettare l'infrastruttura per il trasporto è esercizio della ricerca per svelare l'identità territoriale. Tra i temi di progetto è di particolare interesse quello relativo ai progetti degli olandesi Mecano per "Abitare l'autostrada". Una ricerca tesa a fare in modo che gli spazi dell'infrastruttura non siano solo spazi del transito.



Nella costruzione dell'identità europea la trasformazione e la costruzione delle infrastrutture ha un ruolo determinante, tanto da essere prioritari per la politica comunitaria la realizzazione del sistema di reti transnazionali, i famosi corridoi europei (Rete TEN-T), a cui è demandato il compito di rendere meno periferici i territori ai margini del continente europeo. La trasformazione e l'idea di una uniformità europea nei modelli di trasporto stimola la ricerca progettuale ad occuparsi della dismissione di vecchi tracciati, soprattutto quelli ferroviari, che liberati dalla presenza del treno possono essere rimodellati come strade lente in cui il territorio esprime i suoi valori e determina fattori di turisticità.



Un importante numero monografico in cui si cerca di testimoniare l'importanza che il ruolo del progetto delle infrastrutture viarie nella costruzione del paesaggio. "La strada deve tener conto dell'ambiente circostante e anche della vita concreta. È importante, nel realizzare nuove strade e nel riqualificare infrastrutture esistenti offrire livelli di servizio e di sicurezza e di piacevolezza per le varie tipologie di persone". Vengono proposte due interessanti visioni per il progetto delle infrastrutture. La prima invita al progettista ad un confronto con i temi della storia e del suo rispetto. La seconda racconta l'esperienza del progetto per la metropolitana di Napoli in cui i progettisti fanno convivere l'Architettura, l'Archeologia e l'Arte.

La rivista Trasporti e Cultura fondata nel 2001 ed edita da Campanotto Editore è un è un quadrimestrale di taglio interdisciplinare che tratta delle infrastrutture di trasporto come progetto di architettura nel paesaggio. La rivista, ideata e diretta da Laura Facchinelli, giornalista specializzata nel campo delle arti e in quello dei trasporti, ha sede a Venezia e Verona. Fino al n. 29/30 la rivista è stata pubblicata a stampa. A partire dal n. 31 viene pubblicata integralmente on-line.

«Questa rivista si propone di farci scoprire, oltretutto il mezzo di trasporto nella sua molteplicità e storica manifestazione, i luoghi e le vicende storiche delle infrastrutture di trasporto, non esclusi quelli ausiliari come gli impianti di distribuzione di carburante e gli autogrill.. Si propone di affermare una sorta di "diritto alla bellezza". Infrastrutture come ponti e viadotti, infatti, vengono spesso disegnate senza pensare che lasceranno sul territorio un'impronta perenne. Noi vorremmo, invece, che i luoghi della nostra vita recassero dei segni ricchi di significato, tali da offrire nuovi stimoli alla nostra percezione, nuovi valori sui quali riflettere. Tanto più che i trasporti, consentendo la mobilità, sono strumento concreto, ma anche simbolo delle relazioni fra le persone, fra i popoli. E un simbolo ha bisogno di assumere una forma pregnante. I trasporti stessi, poi, hanno molteplici legami con la cultura: sono storia e architettura, hanno portato sensibili cambiamenti nella forma delle città e nell'uso del territorio, hanno influenzato l'evoluzione sociale e i comportamenti individuali. Il passaggio dall'uno all'altro mezzo di trasporto ha condizionato profondamente, nel tempo, la psicologia delle persone; la trasformazione più recente e più incisiva è quella prodotta dall'automobile, che ha dato al guidatore l'autonomia di movimento e, in certo senso, la consapevolezza del proprio potere decisionale.

Queste connessioni fra trasporti e cultura sono talmente evidenti che dovremmo trovare una nutrita bibliografia, invece il campo è praticamente inesplorato»¹.

1 Cfr., LAURA FACCHINELLI, *Perché questa rivista. Editoriale*, in *Trasporti e Cultura*, N. 1, Campanotto Editore, Venezia 2001, p. 5.

sitici sono legati al tracciato assumono un certo rilievo quando, al progetto della mobilità, caratterizzato da un approccio di tipo settoriale, si affianca un atteggiamento pluridisciplinare tendente al riequilibrio delle competenze specifiche in cui la progettazione è l'unico possibile strumento di sintesi. Questo atteggiamento progettuale risulta evidente immediatamente nelle esperienze che riguardano la trasformazione o la creazione delle reti europee per l'alta velocità, ma sono atteggiamenti che non posso non fare parte della concezione delle operazioni sulle infrastrutture per la mobilità. In Italia il dibattito sulle infrastrutture ha un importante sviluppo sul finire degli anni Ottanta, quando Vittorio Gregotti, con la sua ricerca pone l'obiettivo di:

«restituire la strada al regno dell'architettura e obbligare la nostra disciplina a considerare come propri e specifici i problemi posti da essa»⁶.

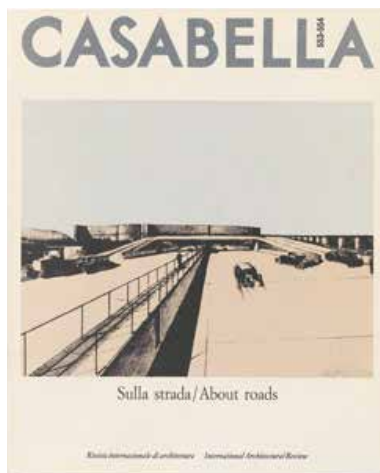
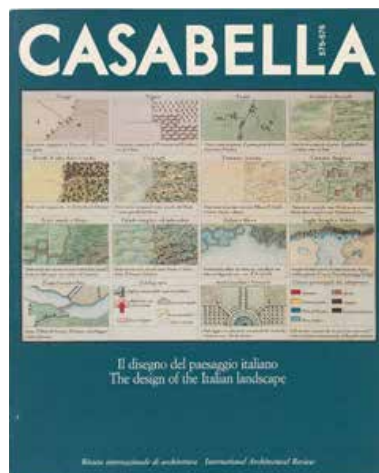


immagine 4: Casabella sotto la direzione di Vittorio Gregotti nel 1989 dedica due numeri doppi al tema delle strade e quelli del paesaggio.



La letteratura italiana allora si interrogava su come operazioni tecniche, in via di sperimentazione erano in grado di generare un dibattito disciplinare capace di offrire una risposta progettuale con manufatti capaci di rispondere a strategie e letture territoriali di ampia scala⁷. Si dà vita ad una progettualità verso luoghi residuali nelle aree urbane che tendono a diventare aree metropolitane in cui le stra-

de hanno perso il ruolo di tracciato fondativo del sistema urbano e ancora non sono in grado di essere elementi isolati nel paesaggio.



Tanto in Italia, quanto in Europa, l'esperienza che più viene attenzionata all'interno di questo dibattito è quella relativa ai progetti per la trasformazione di Barcellona nel momento in cui si prepara ad ospitare i giochi olimpici del 1992. Qui le infrastrutture, o meglio il progetto per le infrastrutture,

consiste nel recupero del valore ambientale e urbano delle grandi opere di infrastrutturazione, realizzate nell'ultima fase del franchismo, e in parte nella loro riconnessione all'interno del sistema urbano consolidato⁸. Il dibattito mette in luce le differenze tra il contesto disciplinare italiano e quello europeo nel momento in cui è necessario non solo progettare, ma anche e soprattutto programmare, pianificare e realizzare gli interventi. Manca

Nella pagina a sinistra alcune copertine della rivista *Trasporti e Cultura* nata nel 2001 e dedicata al ruolo delle infrastrutture nella cultura contemporanea

6 VITTORIO GREGOTTI, *La strada tracciato e manufatto*, Casabella, 553-554, gennaio - febbraio 1989.

7 Cfr., VITTORIO GREGOTTI, *La strada tracciato e manufatto*, op. cit.

8 Cfr., MONICA BOSIO E MOIRA MORSUT, op. cit. p. 63.

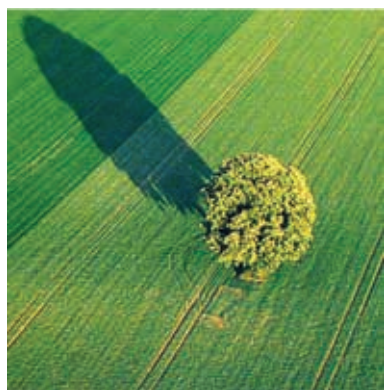
un necessario approfondimento relativo alle questioni di tipo procedurale, che tanta parte hanno nella realizzazione dei progetti di infrastrutture il cui ruolo diventa sempre più importante tanto nella pianificazione urbana, quanto nelle strategie di sviluppo che intervengono sulla trasformazione del territorio.

Recentemente le relazioni tra la progettazione delle infrastrutture, l'ambiente e il territorio animano il dibattito disciplinare che tende a recuperare le identità locali verso forme di costruzione del paesaggio. Azioni multidisciplinari in cui il progetto di architettura è parte integrante delle procedure di valorizzazione delle identità territoriali e culturali.

Il tema del rapporto fra infrastruttura e paesaggio fa parte della ricerca architettonica contemporanea e nella letteratura più recente emerge in particolar modo nell'opera del francese *Bernard Lassus*. Nel momento in cui la Francia decide di infrastrutturare pesantemente tutto il territorio nazionale, con la costruzione di strade per l'alta velocità, la politica contribuisce, attraverso il progetto di architettura, a far in modo che la strada,

«la cui vocazione era legata soprattutto al trasporto e al transito, oggi è diventata uno dei fattori dell'identità nazionali e svolge pertanto un ruolo culturale. Nel momento in cui l'Europa si costituisce, la rete autostradale francese fa in modo che i paesaggi francesi entrino nei paesaggi europei»⁹

Nel contesto di questa ricerca, l'opera di Lassus sembra distante, si occupa, infatti, delle strade per l'alta velocità in cui i dati: dimensionali, relazionali e di percezione dell'ambiente sono distanti da quello che l'analisi del territorio della Città a rete Madonie-Termini ci restituisce. Nonostante



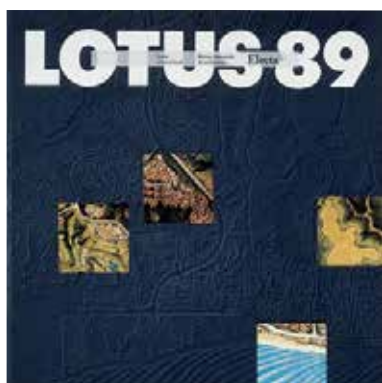
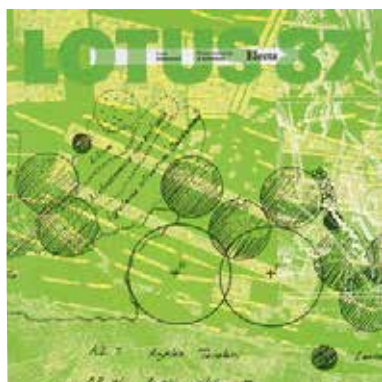
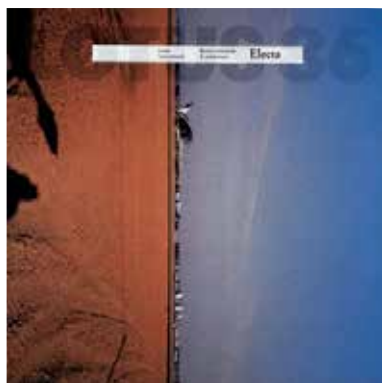
queste differenze l'opera di Lassus è importante perché consente di comprendere intanto un dato procedurale scelto dalle politiche varate dalla *Direction des Routes del Ministère de l'Équipement française*. Infatti l'opera di Lassus si compie quando nel 1989 viene varata la pratica di destinare un investimento pari all'un per cento dell'importo dell'intera opera infrastrutturale a progetti con carattere territoriale e paesaggistico nei siti prossimi all'autostrada in cui si può perseguire la valorizzazione del patrimonio storico culturale. In pratica si investe sulla "creazione di nuovi paesaggi"¹⁰. Dal punto di vista procedurale e della scelta politica di governo è necessario sottolineare come gli interventi di Lassus consentono, con la definizione delle aree di sosta, di dare al viaggiatore oltre alle necessarie condizioni di sicurezza anche l'occasione di appropriarsi dell'ambiente attraversato costruendo di volta in volta di passaggio in passaggio un paesaggio necessario a consolidare l'identità nazionale.

9 BERNARD LASSUS, *Inflessione, Citrac Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi*, in L. PONTICELLI - MICHELETTI (a cura di), *Atti del convegno*, Skira 2003.

10 Cfr., MONICA BOSIO E MOIRA MORSUT, op. cit. p. 64.



Alla fine degli anni 80 seguendo gli effetti provocati dalla realizzazione del grande piano di ammodernamento per Barcellona olimpica stimolano il dibattito europeo. In Italia le riviste iniziano a interessarsi dei progetti che si occupano di luoghi residuali nelle aree metropolitane in espansione in cui la strada ha perso il ruolo di generatore del tracciato costruttivo e ancora non riesce ad essere un oggetto isolato nel paesaggio. L'intenzione è quella di generare un dibattito disciplinare e capace di dare origine a operazioni tecniche all'interno di un atteggiamento progettuale capace di valutare il ruolo di questi manufatti nei propri contesti territoriali quando le città iniziano a predisporre le operazioni di revisione dei piani regolatori risalenti agli anni Sessanta. La rivista *Lotus* in diversi numeri affronta i temi del progetto infrastrutturale concentrando l'attenzione sugli edifici come le nuove stazioni ferroviarie in Spagna. Particolare attenzione viene posta alla costruzione della linea del TGV in Francia con la costruzione dell'importante nodo di Euralille progettato da Rem Koolhaas. *Lotus* dedica attenzione anche alla storia dell'infrastruttura viaria tracciando un profilo di Robert Moses e della sua opera per le strade statunitensi. In tempi più recenti si dedica all'opera di Bernard Lassus e le autostrade francesi definendoli Giardini di Paesaggio.



La cultura progettuale olandese utilizza un approccio di tipo procedurale nell'affrontare le tematiche relative alle relazioni tra infrastruttura, paesaggio e sistemi urbani. Un approccio che è quindi legato a ricerche metodologiche capaci di prefigurare scenari per la trasformazione dell'infrastruttura. Il dibattito è centrato, fin dall'inizio degli anni novanta, sull'incapacità che ha il governo di comprendere il forte legame che è possibile e che deve essere instaurato fra le opere infrastrutturali e la definizione del paesaggio¹¹. In questo contesto si collocano professionisti in cui si può riconoscere un approccio al progetto teso alla definizione delle relazioni fra infrastruttura e paesaggio dove, con la costruzione del campo visivo del viaggiatore, si tenta di far percepire gli aspetti peculiari del territorio. La fase iniziale entro cui si sviluppa il dibattito sulla definizione di questo nuovo concetto di infrastruttura si occupa delle linee per l'alta velocità. I progettisti sono impegnati nella definizione degli elementi costituenti il tracciato infrastrutturale, vengono studiate un numero limitato di soluzioni alternative che possono essere adattate ai sistemi territoriali attraversati. La definizione di questi elementi è tesa a creare quella necessaria flessibilità capace di affrontare, caso per caso, i problemi legati al recupero delle identità culturali territoriali.

In Italia la realtà del progetto infrastrutturale e delle sue relazioni con il territorio e con i temi della rappresentazione del paesaggio non riesce ad andare oltre le questioni di natura stilistica incentrate sull'architettura del singolo edificio. Un approccio che, probabilmente, non consente di avere realizzazioni importanti sul territorio nazionale, ma più che altro mette in luce come, rispetto alle più avanzate realtà europee, raramente il dibattito culturale riesce ad analizzare le implicazioni di carattere gestionale ed economico e di carattere politico procedurale che ruotano intorno al mondo dell'infrastruttura. Questa grave mancanza mette in luce come sia complicato incidere in quei processi decisionali che coinvolgono i territori quando affrontano il complesso meccanismo del progetto dell'infrastruttura e che concorrono a garantire la qualità del manufatto.

«Sembra inoltre interrotta, nella maggior parte dei casi, quella ricerca che con molta chiarezza, in Italia e in Europa, a partire dagli anni Ottanta, aveva tentato di precisare le tecniche specifiche di tali progetti in relazione al loro ruolo di elementi di strutturazione del territorio e delle città»¹².

La cultura architettonica contemporanea soprattutto nel nostro paese mostra poco interesse verso queste tematiche e non riesce a mettere in luce i pochi esempi in cui è possibile rilevare un approccio di tipo propositivo e in grado di offrire principi e strumenti per la valutazione dell'opera nei territori in cui i manufatti devono confrontarsi con un'immagine di antica origine e fortemente antropizzata, rispetto alla quale il progetto deve necessariamente sviluppare e promuovere strategie territoriali di vasta scala. La comprensione dei sistemi territoriali rispetto ai fenomeni urbani, delle

¹¹ Cfr., MONICA BOSIO E MOIRA MORSUT, op. cit. p. 65.

¹² MONICA BOSIO E MOIRA MORSUT, op. cit. p. 66.

relazioni fra le reti rispetto all'apparente disordine della campagna, sono fenomeni costituiscono dei fenomeni che innescano dibattiti molto accesi, anche se con toni scandalistici dalla politica o per la tutela ambientale, ma raramente vengono affrontati con gli strumenti della progettazione, gli unici, a mio avviso, capaci di dare una risposta adeguata alla necessaria trasformazione delle infrastrutture. Alla luce degli investimenti che le economie locali chiedono per la trasformazione e il miglioramento dell'infrastruttura, il dibattito culturale architettonico ha il dovere di porsi in maniera propositiva, offrendo attraverso l'esercizio del progetto una visione coerente con le caratteristiche delle morfologiche, topografiche, sociali e culturali del territorio. Gli strumenti del progetto devono affinare la capacità di leggere e proporre trasformazioni per tutte quelle aree che sono solo fisicamente marginali al tracciato dell'infrastruttura, ma che posseggono quella dinamica morfologica (non considerata dal nostro sistema legislativo) capace di costruire il paesaggio¹³.

I processi di riorganizzazione/ristrutturazione di ampie parti della città consolidata da un lato, e la necessità di ricercare nuovi equilibri e gerarchie tra la molteplicità di scale e funzioni che caratterizzano porzioni di territorio diffusamente urbanizzato dall'altro, sollecitano, infatti, la ricerca sulle potenziali capacità di queste architetture lineari di porsi come strumenti di ricomposizione e riqualificazione a scala urbana, e come possibili matrici di nuove figure insediative a scala territoriale.

L'adeguamento dell'infrastruttura alle esigenze di mobilità consente di intervenire progettualmente e usare la strada come dispositivo fondamentale di organizzazione dello spazio, all'interno di un paesaggio discontinuo e frammentato come quello contemporaneo, diventando occasione per:

«tessere relazioni spaziali e raccontare visivamente il territorio [...] per potenziare e valorizzare le continuità ecologiche [...] per riconnettere le reti e fare sistema [...] per realizzare attrattori lineari di nuove centralità e modificare le gerarchie urbane»¹⁴.

La trasformazione della strada possiede un potenziale progettuale non ancora pienamente indagato, soprattutto sul territorio nazionale, capace di offrire possibilità di intervento rispetto alla riorganizzazione della città e del territorio. A prescindere dall'affinità tipologica con le strade che segnano il territorio della Città a rete Madonie-Termini è utile indagare come alcune esperienze abbiano contribuito alla costruzione di paesaggio nei territori.

Le esperienze progettuali e programmatiche indagate di seguito hanno l'ambizione di voler raccontare possibili modi di pensare l'infrastruttura nel suo essere progetto di architettura, nel suo approccio ai temi della costruzione del paesaggio. Sono progetti in cui il nastro stradale con i suoi materiali si ispessisce, si articola, si trasforma, nell'attraversare il territorio fatto di luoghi e tradizioni adeguandosi ai contesti e agli ambienti attra-

13 MONICA BOSIO E MOIRA MORSUT, op. cit. p. 67.

14 Carlo Gasparri, *Passeggeri e viaggiatori*, Meltemi, Roma, 2003, p. 62.

versati e diviene supporto per una nuova organizzazione dello spazio, nel tentativo di dare risposta alle domande che vengono dal territorio e dai suoi abitanti. Oltre che l'esito formale, è importante verificare in questi progetti gli aspetti procedurali che di volta in volta entrano in gioco quando opera con manutenzioni o progettualità sulla strada. Un esercizio che cerca di dare risposte diverse e consente di comprendere come il progetto dell'infrastruttura viaria abbia un ruolo determinante per le politiche di sviluppo del territorio.

Tra le qualità che legano il progetto dell'infrastruttura viaria al territorio, si cerca di mettere in luce la capacità di recuperare o creare relazioni fisiche, percettive, funzionali con l'ambiente attraversato (relazioni che vanno dalla semplice creazione di rapporti visivi a tentativi più sistematici di integrazione) e di coinvolgimento di più intelligenze e razionalità nella fase di costruzione del progetto stesso.

Nella lettura dei progetti si parte dall'idea di considerare il territorio nelle sue forme: città storica, periferia, città diffusa, territorio extraurbano, in cui la strada è un potenziale strumento di ri-connessione, di ri-ordine, di valorizzazione e di colonizzazione di nuovi spazi e di nuove funzioni.

Nel sistema di reti che innervano il territorio, l'asse viario, il tracciato ferroviario, la pista ciclabile, il percorso pedonale, ecc., sono gli elementi di cui bisogna comprendere lo spessore trasversale (piattaforma stradale, banchina, rapporto con il piano di campagna, opere d'arte necessarie a superare ostacoli, fasce di rispetto), a cui è demandato il ruolo di oggetti, elementi rappresentativi, capaci di realizzare rapporti visivi e mitigare gli impatti con l'ambiente. La sezione stradale del percorso, o meglio la sequenza delle sezioni stradali consentono di comprendere la logica della scelta progettuale con cui il progettista ha declinato il suo lavoro. Il progetto della sezione stradale trova giustificazioni nelle riflessioni in ordine alla sicurezza e alla valorizzazione del contesto, ma anche in funzione della volontà di voler costruire nuovi territori capaci di dare luogo ad allontanamenti, a confinamenti, a intersezioni e integrazioni¹⁵. La dimensione longitudinale dell'infrastruttura e la sequenza delle sezioni trasversali consentono di controllare come le reti si relazionano con il territorio, quando, con la continuità di alcuni caratteri, attraversano sistemi e contesti che all'interno dello stesso tracciato sono molto diversi tra loro.

Nella pratica corrente del progetto delle infrastrutture le reti vengono pensate e progettate ad un livello superiore, partendo dalle infrastrutture maggiori (autostrade, reti dell'alta velocità, grandi aeroporti, porti, ecc.) per arrivare man mano alla minuta rete di collegamenti che raggiunge i piccoli centri sparsi su tutto il territorio. I materiali che compongono le reti, soprattutto quelle minori, non possono essere considerati unitariamente all'infrastruttura, come per le grandi vie di comunicazione, la stratificazione culturale che li compone non consente infatti di collocarli in un ordine gerarchico. Nel definire la strada come appartenente ad un

15 Cfr., BERNARDO SECCHI (a cura di), *on Mobility. Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano: linee guida per un progetto integrato*, Marsilio, Benezia 2006, p. 21.

sistema di reti occorre porre le questioni relative alla sua geometria, alla sua evoluzione nel tempo e alle pratiche di regolazione che ne consentono il funzionamento¹⁶.

I progetti di manutenzione, trasformazione o nuova costruzione di infrastrutture per la mobilità tendono, generalmente e in caso di introduzione di innovazioni di tipo tecnico o tecnologico, a costruire, accanto alle reti esistenti, nuove reti nelle quali l'innovazione può essere adeguatamente rappresentata. Lo studio della rete, delle reti di rete nei caratteri geometrici, nelle possibilità evolutive, nelle pratiche necessarie a consentire il corretto funzionamento in questa metodologia operativa risulta particolarmente difficile. Oggi lo studio del progetto per l'infrastruttura della mobilità va necessariamente letto in funzione della capacità che il collegamento ha o può avere nel

«collaborare alla costruzione di un paesaggio, eventualmente diverso, anche radicalmente diverso, da quello esistente, ma non perciò di minore valore, perché la dimensione paesaggio, venga presa in considerazione, a pari titolo di altri caratteri tecnici, sin dalle fasi iniziali della progettazione»¹⁷.

Il tracciato dell'infrastruttura, la densità delle reti, le forme e le caratteristiche tecniche e tecnologiche sono gli ambiti della ricerca entro cui si inquadra la storia della rete infrastrutturale, la sua evoluzione e l'interazione tra i diversi attori coinvolti nei processi decisionali. Le infrastrutture se da un lato collegano gli aspetti urbani e funzionali del territorio, dall'altro, spesso contribuiscono a creare separazioni, diventano barriere. La ricerca progettuale oggi si interroga su come sia possibile evitare queste forme di separazione e come le strade possano diventare "linee nel paesaggio"¹⁸. La riflessione sull'infrastruttura, sulla sua forma e sui modelli di partecipazione è uno dei temi che storicamente costringe la società a riflettere su se stessa e sulla propria visione del futuro.

16 Cfr., BERNARDO SECCHI (a cura di), *on Mobility. Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano: linee guida per un progetto integrato*, op. cit. p. 23

17 BERNARDO SECCHI (a cura di), *on Mobility. Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano: linee guida per un progetto integrato*, op. cit. p. 23

18 Cfr. EMANUELA MORELLI, *Disegnare linee nel paesaggio*, op. cit. p.

3.1 Infrastruttura e paesaggio nella programmazione di Olanda e Germania

L'esperienza della trasformazione dell'infrastruttura viaria in Europa ha un'origine comune nei progetti per la riorganizzazione del sistema di accessibilità e mobilità dell'area urbana e metropolitana di Barcellona negli anni 80. Un'esperienza ormai nota e parte integrante della cultura architettonica contemporanea. L'esperienza barcellonese inizia quando la città è costretta ad affrontare la necessità di dotarsi di una rete infrastrutturale capace di svincolare il centro dai problemi di traffico e contestualmente in grado di rendere accessibile la città alla luce del gran numero di presenze che giornalmente la mettevano in crisi e in prospettiva delle opere da realizzare per ospitare i giochi olimpici del 1992. Il progetto per Barcellona parte dalla consapevolezza della necessità di evitare che la nuova infrastruttura stradale diventasse un elemento di discontinuità all'interno del tessuto urbano. La concezione e la costruzione dei nuovi *cinturones* ha il merito di saper legare l'opera infrastrutturale con una riflessione completa sulla trasformazione della città, evitando che si verificasse quella

«[...] dicotomia tra la forma urbana e la forma del traffico»¹⁹.

Il progetto per Barcellona ha l'ambizione di:

«[...] far sì che queste vie rapide si integrassero nel miglior modo possibile nella trama urbana, e a riprova di tale intento non vennero chiamate periferico-tangenziali, come in altre città europee, bensì *Rondas*, il nome tradizionale delle vie create dopo l'abbattimento delle mure medievali e che coincide con il concetto originale di boulevard»²⁰.

Si comprende con facilità come le scelte progettuali operate vadano verso la direzione di recuperare la strada come dispositivo di costruzione dello spazio urbano, evitando la formazione di nuove barriere all'interno della

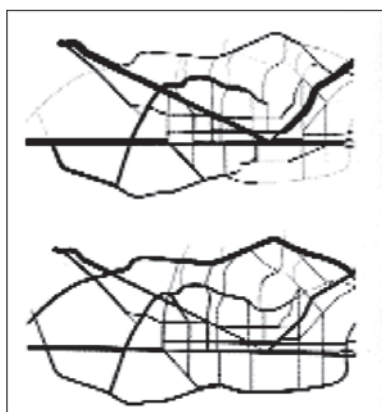
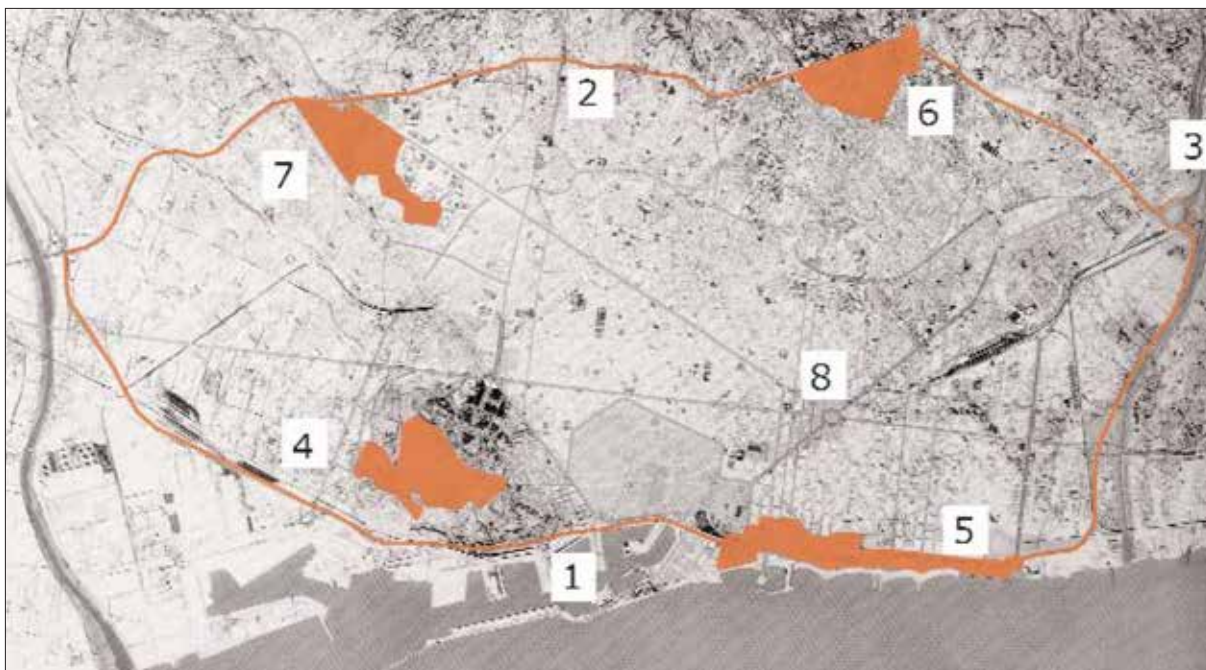


immagine 5: Schema dei flussi di traffico prima e dopo la realizzazione dei Cinturones a Barcellona.

19 JOSEP ANTON ACEBILIO - ALFRED MORALES, *Infraestructuras y movilidad. Los cinturones de Barcelona*, in AA. VV., *Barcelona. La ciutat i el 92*, Ajuntament de Barcelona. Institut Municipal de Promoció Urbanística, Gruo 3, S.A., 1990, p. 125.

20 ORIOL BOHIGAS, *Barcelona: un'esperienza urbanistica. La città olimpica ed il fronte mare*, in AA. VV. *La città europea del XXI secolo*, Skira, Milano 2002, p. 85.



città. Le circonvallazioni non sono pensate esclusivamente per aumentare la capacità di traffico interno alla città, ma soprattutto a ridistribuire il traffico in maniera più razionale.

«[...]i *cinturones* non devono avere la massima capacità di traffico possibile, ma la massima capacità desiderabile. Ossia maggiore attenzione dovrebbe essere posta sul ruolo di queste strade come sistema di connessione distribuzione tra traffico regionale e locale. Infatti, una strada di circonvallazione – come i *cinturones* – progettata esclusivamente per ottenere la massima capacità, può produrre sulla rete locale una situazione di blocco totale per la difficoltà tra i livelli di connessione, dando luogo ad un effetto simile all'effetto serra. A fronte di questa situazione, l'anello di *cinturones* costruito a Barcellona, è stato concepito per attuare in termini metaforici, un effetto ozono. Si tratta di un anello con la massima capacità risultante da una attenta interrelazione tra la capacità della rete regionale e la capacità reale della rete locale»²¹.

L'esperienza barcellonese mostra come un'attenta progettazione dell'infrastruttura consente di interagire nel complesso quadro della riqualificazione della struttura urbana. La nuova infrastruttura costruisce nuove strade con l'intento di realizzare due assi ricchi di spazio al contorno in modo da ospitare i sistemi di servizi di cui ha bisogno la città. In questo modo si riesce a riequilibrare la distanza tra periferia e centro con l'attribuzione di centralità a quest'ultima²².

21 JOSEP ANTON ACEBILLO, *Reflexiones sobre la movilidad*, in "quaderns", *Imágenes enlazadas*, n. 193, marzo aprile 1992, p. 36.

22 ORIOL BOHIGAS, *Ricostruire Barcellona*, Etaslibri, Milano 1992, p. 89.

Nel descrivere le strategie che hanno orientato i processi di trasformazione di Barcellona, Bohigas individua tra i principali temi di scala metropolitana: la riconversione del lungo affaccio sul mare, da realizzarsi a partire dalla delocalizzazione della linea ferroviaria e dal recupero del sistema di spiaggia; il ridisegno della linea di contatto con la montagna del Tibidabo, da attuarsi in relazione soprattutto alla ricostruzione del *Segundo Cinturón*; la

immagine 6: Barcellona, Planimetria di inquadramento. Il sistema dei *cinturones*, le aree olimpiche e i sistemi infrastrutturali.

1. Ronda Litoral;
2. Ronda de Dalt
3. Nudo de la Trinidad
4. la collina del Montjuïc
5. l'area della Villa Olimpica e del porto olimpico
6. la Vall d'Hebròn
7. Area Diagonal
8. Plaza les glories catalanes.

I *cinturones* presentano una struttura doppia in cui il tronco centrale accoglie l'asse a scorrimento veloce che assicura la connessione con la rete regionale e gli itinerari medi e lunghi, mentre le strade laterali costruiscono le relazioni con la rete locale.

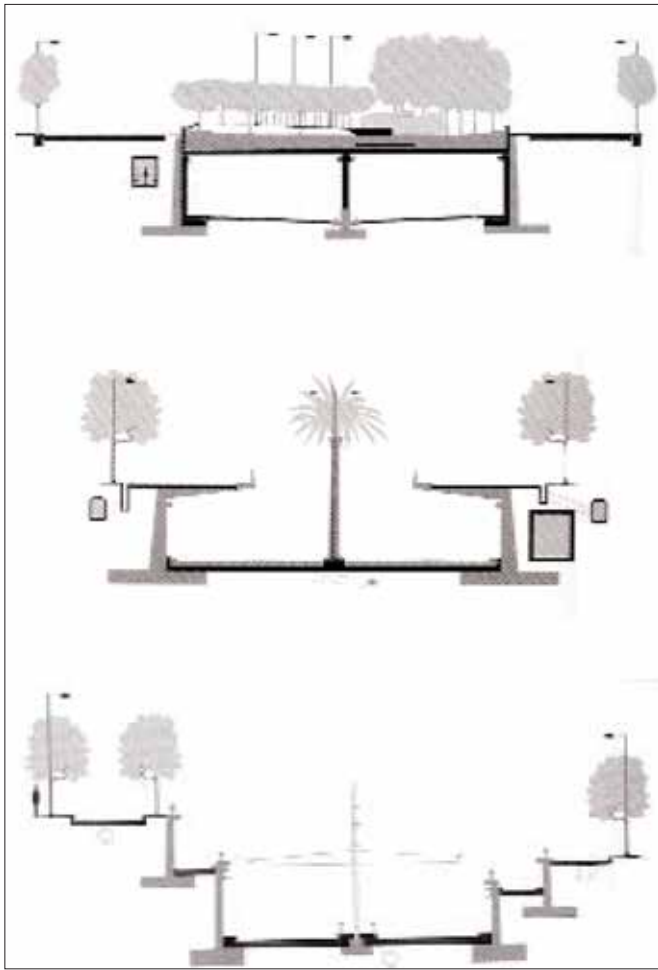


immagine 7 - 8 - 9 - 10: La sezione dei *cinturones* varia a seconda dell'area attraversata secondo 4 tipologie:

Complanare, il tronco centrale e le strade laterali scorrono parallele in superficie.

Copertura totale, il tronco centrale viene completamente interrato. La superficie ricavata attraverso la copertura viene utilizzata per la circolazione veicolare urbana, per la realizzazione di uno svincolo o di una rotonda o di nuovi spazi pubblici.

Aggettante, le strade laterali corrono a sbalzo sul tronco centrale ribassato.

Trincea, mentre le strade laterali corrono a livello della quota urbana, il tronco centrale scorre in trincea.

I *cinturones* sono un sistema di reti costituito da strade specializzate ad alta capacità e velocità, disegnate come strutture complesse capaci di assorbire parte del traffico locale, strutturando al tempo stesso, realtà urbane differenti²³.

Il progetto dei *cinturones* esprime la sua complessità nella definizione di una sezione trasversale che varia in funzione delle diverse condizioni esistenti al contorno. Il tracciato non ha una geometria omogenea, ma si dif-



immagine 11 e 12: Viste aeree città dopo la realizzazione del nuovo sistema infrastrutturale.

realizzazione infine di nuove aree di centralità intorno alla piazza delle *Glories Catalanes* e della Stazione *des Sants*, mediante una vasta opera di riqualificazione e costruzione di nuovi parchi.

23 JOSEP ANTON ACEBILLO, *Reflexiones sobre la movilidad*, op. cit. p. 37.

ferenza a seconda della portata veicolare prevista e dalle problematiche poste nel contatto con i sistemi urbani. Il progetto si muove cercando sempre un possibile equilibrio tra spazio del movimento e spazi della città.

La sezione trasversale consente di avere una chiara idea di come funziona il meccanismo di questa infrastruttura che viene definita come una struttura doppia: il tronco accoglie l'asse a scorrimento veloce e quindi porta il traffico proveniente dalla rete regionale, mentre lateralmente si sviluppano le strade a cui è affidato il compito di realizzare le connessioni con la rete locale. Dal punto di vista tipologico la sezione stradale è articolata proponendo quattro soluzioni corrispondenti alle situazioni in cui il tracciato si sviluppa. Rispetto alla città l'articolazione della sezione di volta in volta complanare, in trincea, aggettante o completamente coperta, consente di tenere funzioni diverse e differenti modalità di uso dello spazio (percorsi pedonali e ciclabili, attrezzature di servizio e impianti sportivi, spazi pubblici e parchi) integrandoli con la struttura viaria. I nuovi assi viari così concepiti realizzano la rete di attrezzature e servizi a scala metropolitana. Insieme alla sezione stradale, alla sua complessa articolazione pensata per ridurre l'effetto barriera e contemporaneamente tenere insieme velocità, molteplici i nodi pensati come luoghi urbani hanno permesso di introdurre nuove centralità sul territorio dell'area metropolitana, modificando anche le relazioni fra le zone centrali e le aree periferiche.

L'esperienza barcellonese introduce nell'esercizio della progettazione architettonica la progettazione infrastrutturale, includendo nella concezione viabilistica della strada l'idea di spazio pubblico che ha consentito nel lungo periodo di supportare il processo di configurazione della città.

Grazie all'esempio barcellonese, su tutto il territorio europeo sono molteplici le esperienze in cui l'integrazione degli assi di scorrimento veloce all'interno della città viene affrontata come materia per il progetto di architettura che ha così esplorato la potenziale capacità dei grandi assi stradali come

«[...] tracciati fondativi e pervasivi della riurbanizzazione»²⁴.

Le più recenti riflessioni sulla costruzione delle infrastrutture per la mobilità cercano di indagare la possibilità di integrazione²⁵ tra l'infrastruttura

24 CARLO GASPARRINI, op. cit., p. 125.

25 MATTEO DI VENOSA, voce "Integrare" del *Lessico in INFRA. Manuale, forme insediative e infrastrutture*, Marsilio, Torino 2002, p. 298. «[...] *Integrare* è un concetto vago e sfuggente. I suoi significati sono difficilmente inscrivibili all'interno di specifici campi disciplinari anche perché il termine è spesso applicato alle più diverse situazioni e, soprattutto, per sostenere le più svariate tesi. [...] *Integrare* è una parola chiave che identifica un nuovo corso culturale ed operativo in cui programmi, azioni e strategie di intervento, che attengono ai diversi settori della pubblica amministrazione, ricerca obiettivi coordinati per affrontare in modo più efficace la complessità dei problemi determinati dai nuovi scenari territoriali. *Integrare* indica, in altri termini, la strada di un rinnovamento dei sistemi e dei processi di pianificazione in cui gli approcci dialogici e cooperativi riscattano le attitudini specialistiche e settoriali. L'esperienza di affermare una visione integrata dei problemi non è, tuttavia, causale. Al contrario, la nuova prospettiva tracciata dall'*integrazione* può leggersi anche come l'esito di una rinnovata consapevolezza nei confronti della natura dei

e gli aspetti più identitari del territorio con l'obiettivo di riuscire a contribuire attraverso con il progetto e la prefigurazione a forme di sviluppo che siano sempre più sostenibili per la società. Nella ricerca tra forme di mobilità e territorio in cui è possibile tracciare una ricerca sulla costruzione e rappresentazione del paesaggio possiamo inserire alcune esperienze condotte in Olanda e Germania mediante esplorazioni progettuali sviluppate nell'ambito di iniziative relative alla programmazione territoriale, a bandi di concorso e workshop. Esperienze in cui l'esigenza di un confronto del progetto con i temi dell'infrastruttura e del paesaggio trova un immediato riscontro nella programmazione delle agende di governo. La ricerca progettuale ha attivato percorsi per favorire l'integrazione della costruzione di nuove infrastruttura con i sistemi territoriali e i sistemi urbani. I progettisti sono chiamati in queste fasi a dare risposte in tempi brevi costruendo scenari possibili capaci di creare immagini dove è possibile rintracciare forme di equilibrio tra strada città e ambiente. In territori come l'Olanda, la Germania e ancor di più in Francia questa metodologia progettuale ha consentito di sperimentare forme innovative di relazioni fra infrastruttura e territori attraversati. La necessità di prefigurare nuove relazioni tra l'infrastruttura, l'ambiente e la nuova territorialità si materializza con quella richiesta di paesaggio che emerge dalle ricerche in cui il tempo riveste un ruolo determinante perché influenza i comportamenti e gli investimenti

fenomeni territoriali e dei loro processi evolutivi. Il confronto con altri campi disciplinari ha arricchito l'analisi urbana di nuove categorie interpretative, ad esempio quella della "complessità", della "interazione", della "organizzazione e struttura" del sistema urbano. Si è inteso come alcune strategie di intervento, su sistemi a forte valore ambientale, non possono che perseguire finalità e obiettivi coordinati resi necessari dalla complessità degli ecosistemi in gioco e dalla "particolare densità delle catene interattive che si determinano tra utilizzazioni antropiche e cicli naturali". La necessità di promuovere *integrazione* è particolarmente sentita nel campo delle politiche dei trasporti. Per Zambrini: "un sistema di trasporto efficiente assume valore solamente in quanto funzionale a determinati obiettivi di governo del territorio e di sviluppo socio-economico. In questa ottica un piano dei trasporti dovrebbe essere [...] *integrato* con il piano territoriale di risanamento acustico prima di non esaurire autoreferenzialmente il concetto di *integrazione* al suo interno". La difficoltà consiste, tuttavia, nel riuscire a coordinare i differenti punti di vista, a mettere insieme i contributi tecnici e scientifici recati dai diversi specialisti e a dare efficacia ad una strategia di integrazione. Tale difficoltà traduce nella pratica la problematica intrinseca del concetto d'*integrazione* che, come categoria, esprime un'interrelazione, vive un'irriducibile natura conflittuale. *Integrare*, infatti, è un atto di sintesi tra l'individualità degli elementi che compongono un sistema e l'insieme sinottico della loro coesione. Tra l'"unità" e la "diversità" vi è, quindi, complementarità ma anche un ineludibile antagonismo. [...]. La relazione che lega il concetto di "*integrazione*" a quello di "unità" aiuta a sottolineare quelle proprietà del termine legate alla sua capacità di connettere, di saldare e di legare fra loro parti ed elementi. *Integrare* allude al coordinamento della attività dei vari livelli di organizzazione di un organismo al fine di consentirgli la capacità di autoregolazione nei confronti di un ambiente esterno. [...]. L'*integrare* si configura, quindi, come strategia complessa: unisce, coordina, raggruppa e crea corrispondenze ma, nello stesso tempo, separa, identifica, progetta la distanza tra gli oggetti per renderne più leggibili le singole identità. Nello scarto tra il mantenimento dell'unità e il recupero dell'integrità si apre lo spazio del progetto che assume la centralità del conflitto tra unità e diversità. [...]. L'*integrazione* non può realizzarsi, quindi, al di fuori di una volontà trasformatrice: di un atto progettuale che verifica di volta in volta i modi in cui gli oggetti, i saperi e le strategie stanno insieme, dialogano per *integrarsi*.

della società.

In Olanda, la ricerca progettuale orientata alla costruzioni di nuovi scenari ha ricevuto un notevole impulso grazie agli strumenti della pianificazione a cui è demandato il ruolo di individuare luoghi e condizioni per la crescita dei sistemi urbani. Una pianificazione che oltre a prevedere la crescita dei sistemi urbani pone questioni circa le possibili forme e figure delle trasformazioni in cui le infrastrutture per la mobilità rivestono un ruolo centrale. In questo clima di ricerca e sperimentazione si colloca l'innovativo programma del *Rijkswaterstaat* "*Roads to the Future*"²⁶. Il programma ha lo scopo di contribuire al miglioramento di strade e autostrade olandesi, sia dal punto di vista dell'innovazione tecnologia e della ricerca sui materiali, che dal punto di vista delle relazioni spaziali e funzionali che queste instaurano con i sistemi urbani e territoriali intercettati. La ricerca è affrontata su piani triennali entro cui partner pubblici e privati si confrontano affrontando una serie di progetti pilota sui temi connessi alle infrastrutture stradali.

I progetti pilota fanno riferimento a quattro principali ambiti tematici: *Virtual Mobility*, *Road Surface of the Future*, *Road architecture 2030* e *Flexibile Infrastructure*²⁷, in ognuno dei quali vengono individuati temi progettuali per la trasformazione dei contesti e la necessaria riflessione sulla costruzione del paesaggio olandese.

Ecco di cosa si occupano i quattro ambiti di ricerca:

<i>Virtual Mobylity</i>	Esamina la possibilità delle tecnologie di informazione e comunicazione come un elemento di supporto alla mobilità individuale.
<i>Road Surface of the Future</i>	Affronta le possibilità di un uso polifunzionale della superficie stradale, ad esempio come possibile fonte di energia o di informazione.
<i>Road architecture 2030</i>	Indaga con gli strumenti del progetto [design] le possibili configurazioni che la strada può assumere rispetto all'ambiente abitato o da abitare.
<i>Flexibile Infrastructure</i>	Affronta le questioni di ordine gestionale e governativo affini alla pratica del progetto dell'infrastruttura viaria, si occupa dal punto di vista pragmatico di contribuire al miglioramento delle prestazioni dell'infrastruttura e contestualmente di introdurre livelli di flessibilità nelle decisioni governative.



immagine 13: home page del sito www.wegvandetoekomst.nl, attraverso cui vengono comunicate em condivise le esperienze fatte all'interno del programma *Roads to the future*.

La ricerca *Roads to the future*, deve essere letta partendo dalla necessità, dalla richiesta di innovazione intesa come capacità di definire strategie sociali ed economiche in grado di dare nuova linfa ai tradizionali strumenti progettuali di intervento, promuovendo la multidisciplinarietà e la colla-

26 Cfr. www.wegvandetoekomst.nl, sito del programma Road to the Future.

27 Cfr. www.wegvandetoekomst.nl

borazione tra i diversi attori che tradizionalmente hanno competenza sui sistemi infrastrutturali viari. L'ipotesi affrontata pone le questioni relative alle discipline proprie del progetto stradale, traffico, trasporti, pianificazione; le questioni relative alla costruzione di immagini (paesaggio); le questioni relative all'impatto sociale, politico ed economico.

I progetti lavorano su più livelli e cercano l'integrazione tra funzioni diverse operando con azioni di scomposizione del manufatto stradale e re-immaginandolo come opera infrastrutturale complessa all'interno della quale trovano posto le nuove attività. In questo modo si prova a far convivere ad esempio lo spazio della mobilità con lo spazio dell'abitare.

Il governo olandese punta sulla rielaborazione del concetto di autostrada per la revisione dei metodi di approccio alle problematiche riguardanti i temi della progettazione dell'infrastruttura viaria. All'interno dell'ambito *Road architecture 2030* la ricerca è stata condotta attraverso il concorso di idee bandito all'interno del progetto pilota *The motorway house. Living in the fast lane*²⁸. Il concorso affronta i temi dell'integrazione tra le scale della mobilità e la scala dell'abitare.

I risultati del concorso mettono in luce come sia possibile ricercare forme di integrazioni tra funzioni differenti, disegnando un nuovo paesaggio in cui il nastro infrastrutturale diventi generatore dell'organizzazione spaziale.

Nei progetti si nota come l'eccessiva attenzione al progetto dell'infrastruttura tralascia la possibilità di indagare e approfondire le possibilità di costruire nuove relazioni con il territorio e di conseguenza nuove possibilità di fruizione dell'ambiente²⁹.

I risultati del concorso con i limiti di una consultazione di idee hanno messo in evidenza come gli strumenti della progettazione, insieme alla capacità di programmazione, possano contribuire a creare nuova consapevolezza e nuove visioni per l'uso dello spazio delle strade. Un dato particolarmente importante che consente di combinare la domanda crescente di mobilità e la necessità di diminuire gli impatti ambientali e il consumo di suolo. Alla luce dei progetti presentati, il Ministero per l'infrastruttura olandese, ha potuto affermare che:

«[...], l'autostrada non solo migliora la mobilità ma offre anche opportunità per abitare, lavorare e divertirsi e, in particolare, che l'autostrada può essere un elemento che offre la possibilità di creare più spazio in Olanda»³⁰.

28 www.wegvandetoekomst.nl, sul sito tutt'ora è possibile trovare bandi e iniziative relative alla trasformazione delle infrastrutture viarie. L'intento è quello di creare il più alto livello di coinvolgimento e informazione della popolazione sui processi che incidono sulla trasformazione del territorio e la nascita di nuove economie a queste legate.

29 www.arch-lokaal.nl, Il tema dell'abitare l'infrastruttura è stato approfondito tramite un concorso internazionale di idee libero bandito dall'*Architectuur Lokaal Foundation* insieme al ministero dei Trasporti, dei Lavori Pubblici e della Gestione delle acque.

30 TINEKE NETELENBOS, *Prefazione. Creare spazio, indagare il concetto "The Motorway House"*, in AA. VV, *The motorway house. Living in the fast line*, Ministero dei Trasporti, dei Lavori Pubblici e della Gestione delle opere idrauliche, Programma "Road to the future", febbraio 2002, p.9. (Tineke Netelenbos, reggeva il ministero di cui sopra nelle fasi di ideazione del programma Road to the future).

In Germania, sempre nello stesso periodo, un'esperienza simile a quella dei progetti pilota olandesi viene compiuta attraverso un workshop internazionale di progettazione intitolato *Stadtraum B1. Visionen für eine Metropole*. Il workshop ha per tema l'elaborazione di progetti relativi alla trasformazione della strada veloce A40/B1 che attraversa la regione della Ruhr da est a ovest. L'iniziativa che ha permesso questa ricerca è ad opera delle amministrazioni delle città di Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen e Gelsenkirchen, del Ministero per l'Urbanistica e l'Edilizia, la cultura e lo Sport del Land della Renania Settentrionale-Vestfalia, delle università di Wuppertal e di Aachen³¹.

La B1 è il principale collegamento tra le città di Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen e Gelsenkirchen, struttura il territorio regionale e contiene ai suoi margini numerosi servizi, tali da far definire agli organizzatori del workshop l'intero sistema come una "città intermedia"³². La richiesta da parte della committenza pubblica ai progettisti partecipanti al workshop era di riuscire a capire se e come è possibile trovare forme di integrazione tra gli spazi, i luoghi della B1 nella struttura territoriale della regione e le realtà urbane attraversate³³. La ricerca dello spazio urbano della B1 ha una valenza quasi simbolica, la strada diventa elemento di qualità urbana nel sistema territoriale. Le reti della mobilità stradale di fatto hanno trasformato negli anni la struttura del sistema territoriale della regione, diventando elementi dominanti del paesaggio. La pratica del progetto offre, attraverso l'analisi del sistema delle reti per la mobilità, la possibilità di introdurre nei processi di trasformazione infrastrutturale strategie innovative per la valorizzazione del territorio nei suoi aspetti identitari. Il workshop ha prodotto di fatto "visioni" relative a probabili - possibili sviluppi dello spazio attraversato dalla strada in cui all'asse stradale e alla sua sezione è affidato il ruolo di generatore del nuovo spazio.

Le visioni consentono anche di operare nella direzione della ricerca di forme di collaborazione-cooperazione tra gli enti coinvolti nei processi di trasformazione del territorio.

La progettualità emersa nel corso del workshop cerca di confrontarsi con la molteplicità delle situazioni insediative, dei sistemi ambientali e con i paesaggi che di volta in volta vengono determinati dall'infrastruttura e

31 Cfr., www.tadtbaukultur-nrw.de, Il workshop si è svolto a Gelsenkirchen dal 25 ottobre al 7 novembre 2001 ed ha coinvolto 114 studenti provenienti da 16 università, di cui sette dall'Renania Settentrionale-Vestfalia, oltre ad un team interdisciplinare di ricercatori, amministratori, artisti e architetti.

32 www.tadtbaukultur-nrw.de, il sito da cui si è avuto accesso a tutte le fasi del workshop da quella istruttoria, alle fasi di ricerca e sperimentazione e ai risultati progettuali. La ricerca ha prodotto studi successivi e approfondimenti sui temi legati allo sviluppo dei sistemi infrastrutturali della regione. Gli atti del workshop sono stati raccolti nella pubblicazione: MIHCAEL KOCH, HENRIK SANDER, KUNIBERT WACHTEN (a cura di) *Stadtraum B1. Visionen für eine Metropole*, Ministerium für Städtebau und Wohnen Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen, 2002.

33 www.tadtbaukultur-nrw.de, il progetto rientra tra le iniziative sponsorizzate dal Regional Initiative Städtebaukultur per indagare il sistema di autostrade dell'area della Ruhr, al fine di comprendere come potenzialmente queste possano costituire un elemento di trasformazione e sviluppo per la regione.

dalle sue condizioni al contorno. Così alcuni progetti provano a introdurre valutazioni sul significato che la strada ha nel sistema territoriale approfondendo progettualmente tratti della strada, altri si occupano della punteggiata di servizi che si incontrano percorrendo la via, altri ancora entrano nel campo del design andando ad analizzare la possibilità di introdurre livelli di sostenibilità ambientale e sociale nell'uso di sistemi alternativi alle barriere anti rumore. Dai progetti è possibile notare come la forte carica immaginativa si lega, nel medio e lungo periodo ad un'evoluzione della B1. La strada non è più vista come un canale di scorrimento automobilistico, ma diventa un sistema integrato di attività ed attrezzature di rango urbano e riferito all'intero sistema regionale. La presenza delle istituzioni ha consentito di realizzare, attraverso forme di cooperazione, una riflessione sulle potenzialità di sviluppo connesse alla trasformazione dell'asse stradale. Il ragionamento ha consentito di valutare le potenzialità di sviluppo e trasformazione della regione della Ruhr, ipotizzando un mutamento strutturale nello sviluppo territoriale a partire dalla riconfigurazione della rete stradale esistente.

L'esperienza olandese, è basata sui progetti pilota e sui concorsi di progettazione che coinvolgono la rete infrastrutturale e quella tedesca, in cui l'asse stradale non solo è elemento generatore di una nuova spazialità ma anche strumento per introdurre nuove forme di sviluppo sostenibile per il territorio. Le due esperienze attraverso il progetto cercano di costruire scenari in cui la trasformazione della rete infrastrutturale, consente di intervenire sul territorio qualificando il paesaggio a partire dalla matrice identitaria.

L'esperienza del progetto e della realizzazione delle nuove linee infrastrutturali in Europa tende, almeno nell'ultimo decennio, a diventare strumento per la scoperta, il riconoscimento di quei valori ambientali, culturali, storici e antropologici, a cui è affidata la conservazione, la valorizzazione e la trasmissione delle identità territoriali culturali. Le strade, portatrici di questi valori sono occasioni in cui la scienza del progetto si esprime nei processi di modificazione e ha l'occasione di trovare delle nuove relazioni fra la costruzione del paesaggio e la grande scala del territoriale. Le linee delle infrastrutture, nella loro dimensione,

«[...] sono occasione per ricomporre, proprio lungo le linee estese delle infrastrutture nuove identità, intrecci di sguardi, di conoscenze, di stili di vita: identità che sembrano oggi costrette da confini, da muri, da limiti obsoleti nei quali è difficile riconoscersi. Forse è possibile proprio lungo questi tracciati quella ricomposizione tra l'“io” e il “noi” che sembra oggi rimessa in forse, ma che nel passato i grandi tracciati infrastrutturali avevano favorito»³⁴.

34 AIMARO ISOLA, *Abitare le infrastrutture*, in AIMARO ISOLA E LILIANA BARAZZETTA (a cura di) *Infra esperienze. Forme insediative, ambiente e infrastrutture*, Marsilio, Torino 2004, p. 9.

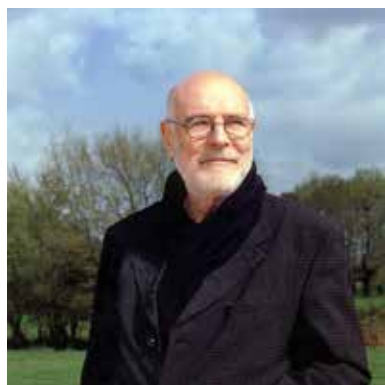


immagine 14: Bernard Lassus

3.2 **Infrastruttura e paesaggio: le autostrade francesi e l'esperienza di Bernard Lassus**

La possibilità di dare ai progetti delle linee infrastrutturali qualità tali da farne oggetti che consentono la scoperta del paesaggio è stato un esercizio che ha consentito di codificare un sistema di regole efficaci e coerenti con gli obiettivi generali della valorizzazione del paesaggio e della salvaguardia del territorio nelle sue specificità³⁵. Questo accade in Francia nel momento in cui l'amministrazione centrale decide di agire sull'infrastruttura del territorio nazionale affrontando il difficile tema della costruzione di nuove autostrade. L'esperienza francese grazie alla qualità delle realizzazioni ci consente di comprendere la necessità di trovare un comune ambito di azione in cui organismi governativi e ricerca progettuale possano esprimere al meglio le loro qualità e instaurare un dialogo capace di produrre le condizioni per le quali negli interventi progettuali di grande impatto, come le strade, ci siano nelle fasi di progettazione, realizzazione e controllo, strumenti capaci di realizzare quella sintesi tra l'opera costruita e l'ambiente, e di scoprire, valorizzare e rendere fruibile il territorio e le sue peculiarità identitarie. Il governo centrale francese esprime la volontà di superare il tradizionale approccio alla costruzione dell'infrastruttura, e contestualmente manifesta l'ambizione di voler offrire un'alternativa ai temi di salvaguardia ambientale che di volta in volta progetti per le nuove infrastrutture animano tanto nel dibattito politico, quanto nell'opinione pubblica. Con questa consapevolezza, la "Direction des Routes"³⁶, sotto la direzione di Christian Leyrit³⁷, si avvale nella programmazione della nuova infrastrutturazione della consulenza di un Paesaggista, di un Architetto e di

³⁵ Intervista a Bernard Lassus a cura di GUSTAVO AMBROSINI e MAURO BERTA, in AIMARO ISOLA e LILIANA BARAZZETTA (a cura di) *Infra esperienze. Forme insediative, ambiente e infrastrutture*, op. cit. p. 27.

³⁶ La Direction des Routes (DR) è una delle dodici direzioni dell'Administration Centrale du Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement et de la Mer. Il suo obiettivo generale è di garantire la coerenza del sistema delle infrastrutture stradali in Francia, nel rispetto delle regole di decentramento amministrativo. La Direction des Routes interagisce, inoltre, direttamente in collaborazione con le Directions Régionales e Départementales de l'Équipement (DRE e DDE).

³⁷ Christian Leyrit è stato il direttore della Direction des Routes dal 1989 al 1999.

un collegio di otto esperti chiamato *Paysage et Environnement*³⁸ afferenti ad ambiti disciplinari differenti ed esterni all'amministrazione. La presenza di queste figure nell'organigramma della *Direction de Routes* esprime la volontà dell'amministrazione centrale di farsi carico di un sistema complesso di attenzioni necessarie a superare il tecnicismo ingegneristico che caratterizza il progetto della strada.

Figura centrale in questo programma di trasformazione del territorio francese è Bernard Lassus³⁹, che Cristian Leyrit chiama come architetto pa-

38 Il compito del Collegio, formato da esperti di botanica, ecologia, sociologia, estetica, paesaggio, urbanistica, protezione acustica, è di affiancare i tecnici, al fine di promuovere una riflessione pluridisciplinare in grado di fronteggiare le nuove esigenze espresse, a più livelli, tanto dagli utenti delle autostrade quanto da coloro che vivono ai loro margini.

39 *Bernard Lassus* Paesaggista, nasce nel 1929 a Chamalières (Puy de Dôme), Francia. Frequenta come studente di pittura presso la Scuola Nazionale di Belle Arti. Nel 1950, si occupa con la sua ricerca artistica sperimentale degli effetti visivi di luci in movimento. Vicino al gruppo *Recherches d'Art Visuel* (Visual Art Research), ha creato il Centro per Moods ambientali (*Centre de Recherches d' Ambiance*) nel 1962 ispirandosi a *Phénoménologie de la percezione* di Merleau-Ponty (1945) e *Le et Visibile l' invisible* (1964). L'impegno *Bernard Lassus* verso il paesaggio risale all'inizio del 1960. Nel 1961 il Ministero degli alloggi e dei Lavori Pubblici ha incaricato *Bernard Lassus* di studiare l'uso del colore nelle abitazioni in Corsica. Il Ministero era interessato a limitare drasticamente la tavolozza di colori autorizzati per tutti i nuovi edifici in ciascuna regione, al fine di evitare l'eccessiva trasformazione dell'immagine storicizzata dei luoghi. *Bernard Lassus* incontra i sindaci della Corsica e scopre il grande valore simbolico che ha per gli abitanti la scelta dei nuovi colori per le loro case. Osserva come, le interazioni visive tra l'ambiente, le costruzioni e le variazioni delle condizioni di luce nella campagna non avvalorano la tesi secondo cui una gamma di colori limitati preserva l'ambiente dal cambiamento del paesaggio esistente. Per questo non offre al ministero una gamma di colori limitata per gli interventi sul territorio. Esperienza che porta *Bernard Lassus* ad approfondire con studi più oggettivi i fenomeni visivi e gli atteggiamenti che assumono verso questi fenomeni gli attori direttamente coinvolti, piuttosto che quelli definiti dagli enti preposti ad intervenire sulla materia del paesaggio. Questa dualità caratterizzerà tutta l'opera di *Bernard Lassus*. Nel 1968 diventa docente alla Scuola Nazionale Superiore di Belle Arti (ENSBA), successivamente con *Bernard Teyssèdre*, vengono chiamati dal Direttore per l'istruzione superiore presso il Ministero della Pubblica Istruzione a creare la prima *Unité d'Enseignement et de Recherche d'Arts Plastiques* (Dipartimento per la didattica e la ricerca nelle arti plastiche) presso l'Université di Paris 1 alla Sorbona. Tra il 1976 e il 1985, è impegnato nella creazione della Scuola Paesaggio a Versailles, dove è stato direttore del Laboratorio *Charles Rivière Dufresny* in cui si occupa di sviluppare una didattica capace di stimolare un approccio fenomenologico alle relazioni multisensoriali tra uomo e natura. Scopo dell'opera di *Bernard Lassus* è perseguire la speranza di *Fernand Léger* che un rinnovamento delle arti visive contribuisca in modo significativo ai cambiamenti nelle pratiche sociali e al miglioramento del benessere generale nel mondo contemporaneo. La sua pratica creativa è caratterizzata, in ogni situazione sociale, da una presa di posizione personale che consente a Bernard Lassus di operare senza seguire principi estetici o ideologici, lavorare alla decorazione dei posti di lavoro, nonché in scuole dove, grazie alle politiche legate ai contributi dell'1% del Ministero della Cultura (la pratica dell'1% consente alle amministrazioni di destinare questa percentuale del bilancio dell'opera realizzata con finanziamento pubblico alla realizzazione di un intervento artistico), ha potuto installare le sue opere.

Il suo essere artistico trova difficilmente una collocazione all'interno del panorama dei generi, si occupa della progettazione ambientale delle fabbriche Renault di Douai e contribuisce ai programmi di ricerca del Ministero della Cultura (*Délégation Générale à la Recherche Scientifique et Technique*). Una ricerca che consente di affrontare le questioni relative all'"estetica popolare" della vita quotidiana e di dimostrare come possa esistere una

cultura creativa del giardino tra gli abitanti delle periferie nelle città industriali. Questi studi inducono *Bernard Lassus* ad approfondire le contemporanee teorie sull'Integrazione Paesaggistica (teorie che avrebbero dovuto produrre regole per fare in modo che i nuovi edifici risultassero impercettibili nel paesaggio, come se fossero stati parte di questo da sempre), teorie che ancora oggi vengono tenute in considerazione da dipendenti pubblici e ambientalisti-paesaggisti francesi. La ricerca di Bernard Lassus procede dall'ipotesi secondo cui esiste una fondamentale differenza tra le categorie dicotomiche nel linguaggio comune (naturale/artificiale, automobile/oggetto, collettivo/individuale) e le categorie del pensiero che definiscono l'azione progettuale. La dimostrazione di questa ipotesi è un processo con cui *Bernard Lassus* tenta di far interagire le persone con l'ambiente. Alla fine degli anni Sessanta *Bernard Lassus* inizia a confrontarsi con il progetto di paesaggio, le occasioni gli consentono di indagare i luoghi e proporre una lettura degli stessi in base alle stratificazioni che hanno contribuito a costruire quelle identità. Pone alla base dei progetti le preoccupazioni delle popolazioni locali verso le possibili modifiche che l'ambiente subisce o potrebbe subire. Indaga secondo questo principio il progetto di un "Giardino della Memoria (1975) per l'Isle d'Abeau vicino Lione, progetto non realizzato, ma che consente a Bernard Lassus di sviluppare le sue teorie sul paesaggio in un Simposio organizzato presso il Senato al Palazzo del Lussemburgo i cui atti diventano un'importante pubblicazione, "Hypothèses pour une Troisième Nature" (1992). In questo stesso periodo (1973 - 1989) Bernard Lassus realizza una vasta serie di progetti per rinnovare e riqualificare il paesaggio di una vasta zona industriale fortemente colpita dalla crisi dell'industria siderurgica. Indaga con i suoi progetti i fenomeni legati alla percezione del paesaggio, modifica la percezione dell'ambiente per quindicimila abitazioni appartenenti alle industrie Wendel - Sacilor, conquistando la fiducia e il sostegno degli abitanti. La riqualificazione del comparto industriale era funzionale ad evitare il progressivo abbandono del territorio con le sue tradizioni e la sua già indebolita identità. Bernard Lassus sviluppa così il concetto di "paesaggio critico", uno strumento che gli consente di rappresentare un paesaggio che permetta agli abitanti di guardare il proprio ambiente in modo meno critico e più ironico. La maggior parte di queste abitazioni ad oggi sono state dismesse, ma fortunatamente la pubblicazione *Villes-Paysages, Couleurs en Lorraine* (1989), consente di vedere molte di queste combinazioni di colori. Il lavoro di *Bernard Lassus* ha la sua definitiva svolta nel decennio compreso tra il 1980 e il 1990, quando, propone un nuovo approccio per la definizione del progetto del Rond Point des Champs Elysées a Parigi e con il suo progetto di concorso per la progettazione del Parc de la Villette (1981). "The slope, the meadow, and the vertical garden. The La Villette". Progetto con cui conquista l'attenzione della comunità scientifica e governativa grazie al suo modo di approcciare il paesaggio. Divide con Bernard Tshumi il primo premio a cui viene poi assegnato il progetto. Dalle differenze tra i due progettisti emerge però la figura di Bernard Lassus come fautore di una rinnovata sensibilità per i paesaggi e gli interventi progettuali minimi sul territorio. Il progetto con cui riesce a mostrare la sua sensibilità per i temi del paesaggio e come questa viene influenzata dai temi della storia e della tradizione locale è il "Jardin des Retours" (1982) per la La Corderie Royale a Rochefort - sur - Mer. Il lavoro gli consentirà di realizzare la sua prima area di sosta poetica sulle autostrade a pagamento in Francia. Da questo momento numerosi altri progetti, fino a realizzare il completamento dell'autostrada Nîmes - Caissargue (1989-1990) che grazie all'opera di Bernard Lassus segna un importante svolta nella progettazione del paesaggio per le strade francesi. Bernard Lassus inizia a lavorare nel disegno delle autostrade e nello stabilire le procedure per il disegno del paesaggio per l'autostrada A-84 Angers - Tours (1996 - 1999) coinvolge i proprietari terrieri e gli agricoltori che collaborano alla realizzazione del progetto concordando la piantumazione di alcuni alberi secondo schemi definiti con il progettista. L'opera di Bernard Lassus si compie anche grazie all'utilizzo delle più recenti tecniche informatiche per il calcolo dello scavo e del rilevato della sezione stradale. Con questi lavori contribuisce in modo determinante per la cultura progettuale francese a stabilire le relazioni tra la campagna, l'autostrada e la costruzione del paesaggio per la cultura contemporanea. Grazie al suo impegno militante Bernard Lassus nel 1990 viene insignito dal Presidente Fran-

ne che dura ormai da più di 15 anni e che ha consentito a Bernard Lassus di:

«[...] portare avanti sia sperimentazioni sul campo, sia di esprimere pensieri teorici a riguardo della sistemazione paesaggistica delle autostrade, a partire dalla visibile trasformazione in atto del ruolo della strada⁴⁰».

In diverse occasioni la strada è stata presentata come elemento chiamato a esprimere nuove modalità di percezione dell'ambiente, le viene ormai universalmente riconosciuta la capacità di essere oggetto del territorio che contribuisce a costruire il paesaggio e consente di qualificare le identità dei luoghi. Per Bernard Lassus la strada è "uno degli elementi base della cultura europea, soprattutto in considerazione della varietà di paesaggi che caratterizzano il territorio"⁴¹. I progetti per le autostrade di *Bernard Lassus* si caratterizzano per la capacità di pensare il nastro infrastrutturale oltre che come strumento per consentire il transito dei veicoli e dei loro passeggeri, anche come percorso nel territorio che consente di scoprire visivamente il territorio che attraversa, si tratta di ciò che in genere viene definito come campo di co-visibilità⁴². Chi percorre una strada

«può quindi essere attratto dal paesaggio che gradualmente scopre; sarà quindi portato a fermarsi nelle aree di sosta o di servizio, cosa che lo porterà al desiderio di scoprire anche ciò che si trova al di là del campo di co-visibilità, nella parte interna del territorio»⁴³.

Il principale strumento messo a punto dal Governo centrale francese per consentire questo tipo di ricerca progettuale è costituito dalla politica

cois Mitterrand della Légion d' Honneur e successivamente gli viene consegnato il nastro d'Oro per il progetto delle Autostrade (1993 e 1997). In questo stesso periodo Christian Leyrit, *directeur des routes au Ministère de l'Équipement, président de la Caisse nationale des autoroutes, vice-président de l'établissement public Autoroutes de France*, lo incarica di studiare un sistema di regole per la definizione di una politica nazionale per la salvaguardia e la valorizzazione del paesaggio francese lungo le strade a pedaggio. Christian Leyrit e Bernard Lassus inaugurano in Francia un modo di intervenire sul territorio unico che riesce a dare qualità alla progettazione, Bernard Lassus diventa punto di riferimento nella soluzione dei rapporti tra le popolazioni locali e i progettisti delle infrastrutture riuscendo a promuovere una politica di integrazione tra le esigenze di mobilità e la necessità di conservazione del patrimonio tradizionale rurale. Tra le sue realizzazioni più significative la sistemazione del territorio lungo l'autostrada 837, Crazannes (1993-1999).

40 Intervista a Bernard Lassus a cura di GUSTAVO AMBROSINI e MAURO BERTA, in AIMARO ISOLA e LILIANA BARAZZETTA (a cura di), op. cit., p. 27.

41 Cfr., Intervista a Bernard Lassus a cura di GUSTAVO AMBROSINI e MAURO BERTA, in AIMARO ISOLA e LILIANA BARAZZETTA (a cura di), op. cit., p. 27.

42 co-visibilità, è una parola composta dal prefisso "co", dal latino "cum", che indica unione, compagnia, e dal sostantivo "visibilità" ossia la condizione in cui si trova un oggetto che può essere percepito dall'occhio. La co-visibilità definisce gli elementi e l'insieme delle relazioni tra il luogo e il suo intorno, infatti, gli elementi del territorio che entrano nella definizione del paesaggio, sono caratterizzati da fattori di tipo ambientale e antropici e contemporaneamente da aspetti soggettivi come per esempio i valori simbolici espressi dalle celebrazioni letterarie, pittoriche, storiche, dalle narrazioni evocative locali.

43 Intervista a Bernard Lassus a cura di GUSTAVO AMBROSINI e MAURO BERTA, in AIMARO ISOLA e LILIANA BARAZZETTA (a cura di), op. cit., p. 27.

dell'1% *paysage et développement* messa a punto tra il 1987 e il 1989 con l'obiettivo di promuovere la valorizzazione paesaggistica e lo sviluppo economico e turistico delle aree più isolate del Massif Central. Lo strumento amministrativo consente di garantire la tutela della qualità del patrimonio paesaggistico delle aree interne e consente, ancora, di promuovere azioni in grado di ottimizzare, sul piano economico, gli effetti dovuti alle questioni indotte dalla costruzione delle nuove strade.



immagine 15: Le paysage et la Route, documento elaborato nel 2003 dall'amministrazione centrale francese contenente le linee guida per utilizzare gli strumenti messi a disposizione dalla politica dell'1% paysage.

La prima applicazione della politica dell'1% *paysage et développement* risale al 1987 per la costruzione di due nuove autostrade: l'A75 *La Méridienne* (Clermont-Ferrand – Béziers) e l'A20 *L'Occitane* (Vierzon – Montauban) con l'obiettivo di riuscire ad ottenere un inserimento compatibile con l'ambiente dell'infrastruttura e contestualmente favorire la promozione del territorio e lo sviluppo economico e turistico.

L'1% *paysage et développement* si articola sostanzialmente su tre principi dai quali scaturisce la procedura con cui prende avvio il progetto prima e la realizzazione dopo. La procedura con cui vengono redatti i progetti di paesaggio per le autostrade è così definita:

- Elaborazione delle *chartes d'aménagement et de mise en valeur des paysages*, Le *chartes d'aménagement et de mise en valeur des paysages*, vengono redatte dall'amministrazione centrale in collaborazione con le collettività locali e i diversi partners che hanno interessi legati alle modifiche del territorio dovute al nuovo tracciato stradale con lo scopo di realizzare una politica di sistemazione/gestione delle particolarità dei luoghi attraversati e di programmare le operazioni di armonizzazione e valorizzazione dell'infrastruttura con i paesaggi che vengono percepiti.
- L'amministrazione centrale tramite la *Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale* (DTAR) acquisisce l'1% del costo di realizzazione delle infrastrutture per il finanziamento delle opere predisposte con le *chartes d'aménagement et de mise en valeur des paysages*, questa percentuale può essere richiesta anche alla collettività come compensazione.
- La definizione degli strumenti necessari al raggiungimento degli obiettivi posti dalla politica sotto la *Direction des Routes* in collaborazione con la *Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme*, la *Direction de la Nature et des Paysage du Ministère de l'Environnement* e il DATAR⁴⁴.

44 Cfr. CHRISTIAN LEYRIT, *L'autoroute, le paysage, et l'environnement*, in CHRISTIAN LEYRIT e BERNARD LASSUS, *Autoroute et Paysage*, Les Éditions du Demi-Cercle, Parigi 1994, pag. 54.

Le prime autostrade ad essere realizzate nel 1987 sono l'A75, la *Méridienne* – ora famosa anche per il *Viaduct de Millau* – che va da *Clermont-Ferrand* a *Béziers*, e l'A20, l'*Occitane*, da *Vioerzon* a *Brive*. Nel caso dell'A75 e dell'A20, per raggiungere gli obiettivi posti dallo Stato, sono state redatte le seguenti carte:

- *charte d'itinéraire* (carta itinerario) che detiene gli orientamenti della politica contrattuale e gli obiettivi generali da raggiungere;
- *chartes locales* (carte locali), a scala più puntuale in cui sono individuate le unità di paesaggio omogenee e il bacino di solidarietà già strutturato sul piano intercomunale. Servono per tradurre in azioni gli orientamenti prima esplicitati;
- *charte d'aménagement et de mise en valeur du paysage* (carta di sistemazione e valorizzazione del paesaggio), un documento scritto che permette alle autorità coinvolte, aventi poteri decisionali in materia di uso del suolo, di disporre le regole in comune accordo con lo Stato, le collettività interessate e tutti i partners coinvolti. Il testo è accompagnato da un *document*



immagine 16: *Melun-Sénart*, intersezione tra la A5 e l'A104. La sistemazione paesaggistica dello svincolo introduce un diverso rapporto di scala innescando nuovi processi di trasformazione.



cartographique, (documento cartografico) che è un vero piano di paesaggio che tiene conto della gestione dei suoli rurali e delle prospettive di urbanizzazione;

- *programme d'actions* (programma di azioni). A complemento questo documento traduce sul terreno in modo rapido e concreto le intenzioni manifestate: come attenuare gli effetti negativi, come riabilitare le zone peri-urbane, restaurare le trame boschive e librare i con visivi verso siti e monumenti di

immagine 17: Autoroute A72. La fluidità del tracciato segue la morfologia dei Monti Furez offrendo ampie visuali che si spingono anche in lontananza

notevole importanza⁴⁵.

L'opera di Bernard Lassus si inserisce in questo contesto programmatico e normativo come portatrice di un sapere progettuale capace di rendere tangibile la distinzione tra valori paesaggistici e valori ambientali. La tensione progettuale di Bernard Lassus, infatti, tende ad evitare un atteggiamento conservatore nei confronti delle risorse naturali. Una volontà puramente conservativa dell'ambiente potrebbe portare a far prevalere la dimensione ecologica, con il conseguente disinteresse verso tutto quello che è il paesaggio, le cui origini sono nell'arte e nell'estetica. La necessità di salvaguardare l'ambiente spesso si traduce in operazioni di mimetizzazione delle opere, il che contribuisce a impedire una riscoperta dei valori identitari dei territori che possono trasformare il progetto di una strada in un autentico paesaggio⁴⁶. La ricerca di questa distinzione tra ambiente e paesaggio consente a Bernard Lassus di attribuire alla costruzione della nuova infrastruttura il ruolo di oggetto, elemento capace di far riscoprire i valori delle identità territoriali mediante la costruzione di un nuovo paesaggio delle infrastrutture. La rete autostradale ha questo ruolo in quanto,

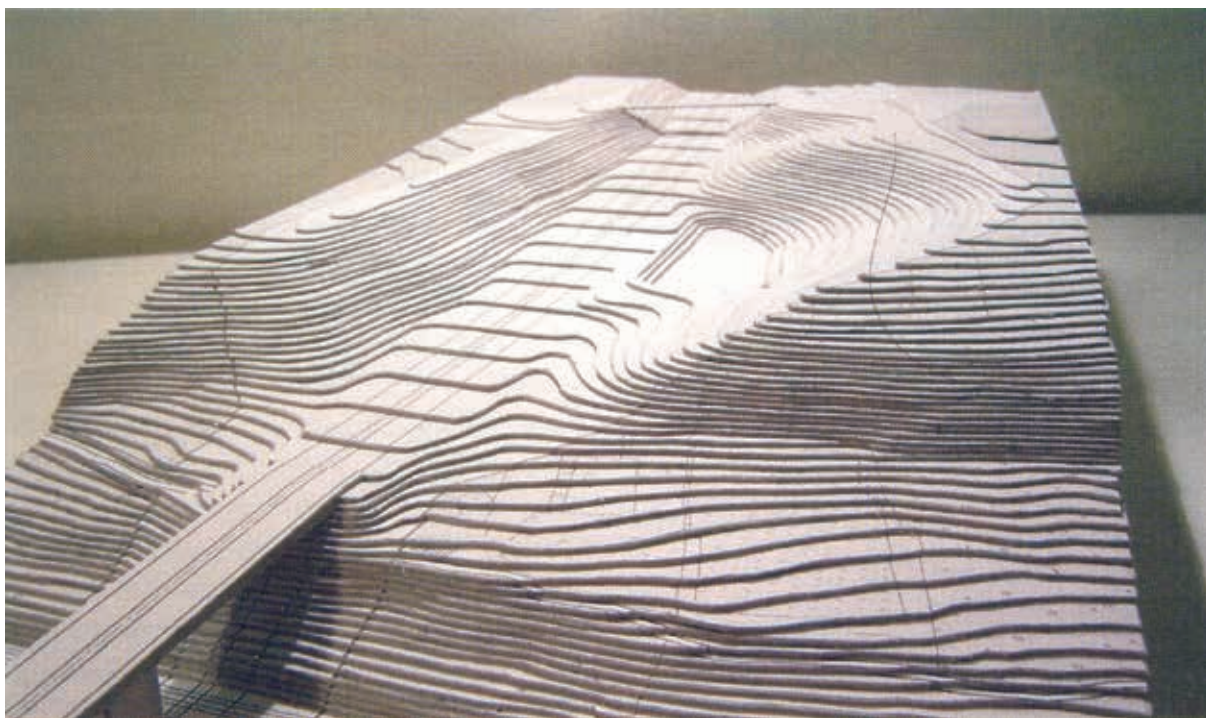


immagine 18: Nella sistemazione del terreno Bernard Lassus lega la base dei terrazzamenti alle curve di livello modificate dal progetto. Il principio è quello di creare una sistemazione del suolo che sia quanto più naturale possibile.

secondo Bernard Lassus, la creazione di una nuova Europa in cui i confini nazionali sono aperti oltre a contribuire a facilitare gli spostamenti conduce ad una contaminazione delle culture, delle abitudini, delle immagini provenienti dai diversi paesi:

45 EMANUELA MORELLI, *Disegnare Linee nel paesaggio*, op. cit. p. 150

46 ALAIN ROGÈ, *Paysage et environnement: pour une théorie de la dissociation*, in Christian Leyrit, Bernard Lassus (a cura di) op. cit., p. 33.

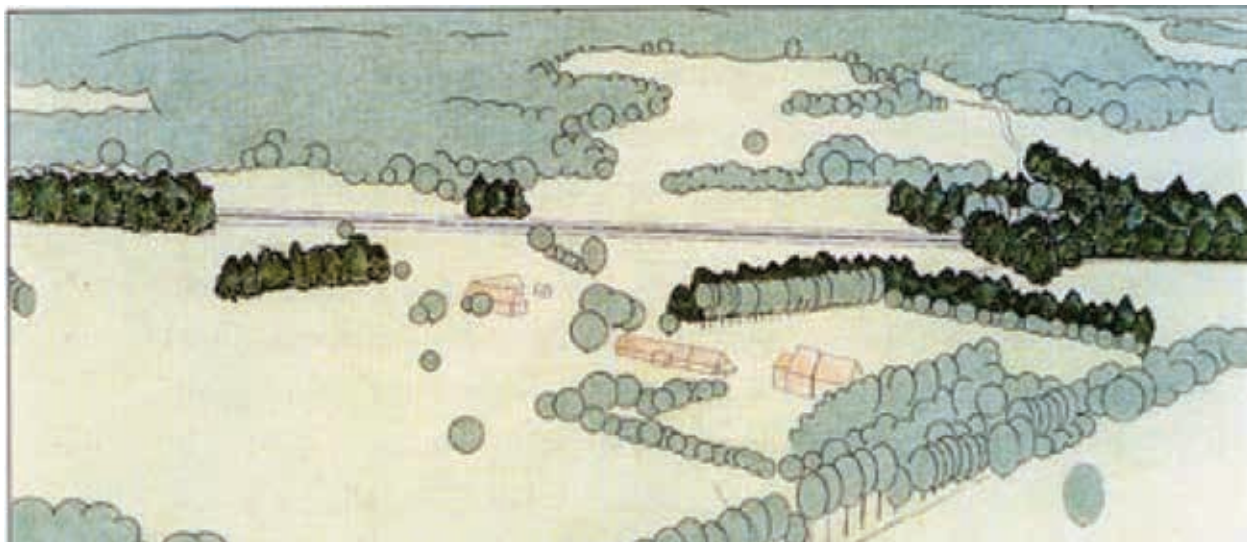


immagine 19: Diverse proposizioni per l'equipaggiamento dei bordi della autostrada Angers-Tours.

Il principio è quello di non piantare gli alberi e gli elementi di vegetazione parallelamente alla strada ma di costituire una successione di finestre laterali. Come è possibile notare, gli interventi di paesaggiamento non sono limitati ai soli bordi stradali ma riguardano anche le sistemazioni dei vari uso del suolo presenti: vigne, prati e macchie di bosco sono prolungati fino all'autostrada.

La ricucitura della trama del paesaggio in questo modo garantisce la continuità dei luoghi: i campi e le coltivazioni sono i piani orizzontali, mentre le alberature sono quelli verticali. Colmando così i vuoti tra le siepi e ricostruendo i limiti fondiari, si crea una struttura trasversale all'autostrada capace di assorbire l'infrastruttura. Una sistemazione di questo tipo implica inoltre la partecipazione attiva degli abitanti rivieraschi.

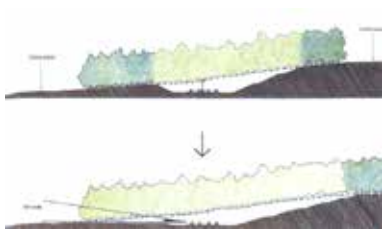


immagine 20: Nei progetti di Bernard Lassus il bordo della strada resta libero per consentire il campo lungo e la visione del territorio.



immagine 21: Il recupero della forma naturale del suolo nei progetti di sistemazione dei bordi della strada è prerogativa del progetto in Bernard Lassus.



immagine 22 - 23: Le cave da cui vengono estratti materiali per la costruzione delle autostrade stesse vengono trattate come affioramenti rocciosi spontanei regolando il rapporto tra la strada e gli affioramenti rocciosi con la modellazione del suolo.

«[...] pura illusione quella di credere che i nostri valori paesaggistici siano sempre gli stessi ed identici a quelli dei nostri vicini [...] la progressiva messa in opera della rete autostradale ci aprirà gli occhi su altri paesaggi»⁴⁷.

L'autostrada diventa un "belvedere mobile", uno strumento di promozione dell'immagine del paese in grado di valorizzare l'identità e le risorse locali in un nuovo contesto culturale dove si possono ripensare anche le gerarchie tra i valori del territorio. Il tracciato della strada diventa lo strumento con cui il progetto riesce a costruire il paesaggio e a svelarlo sollecitando la curiosità e inducendo l'automobilista alla sosta e alla scoperta di quei paesaggi percepiti durante il viaggio. Il progetto della strada deve avere questa capacità di rappresentazione e le aree di sosta sono spazi articolati che annunciano i territori ed i paesi attraversati:

«[...] le aree di sosta devono diventare spazi di transizione che guidano il visitatore ad esplorare l'interno del paese [...]. Oggi l'autostrada ha aggiunto al suo ruolo di transito, essendo divenuta parte di una rete, un ruolo culturale, quello di offrire l'immagine del nostro paese»⁴⁸.

Bernard Lassus sviluppa la sua *stratégie de l'arrêt*⁴⁹ che caratterizzerà la politica stradale portata avanti dal governo francese. Una idea del viaggio capace di indurre gli automobilisti alla sosta e alla velocità ridotta per favorire migliori e più sicure condizioni di viaggio e nei confronti dei territori attraversati un minore impatto acustico e la possibilità di stimolarne la scoperta favorendo la creazione di turisticità.

⁴⁷ BERNARD LASSUS, *Decouvrir, s'arrêter*, in CHRISTIAN LEYRIT, BERNARD LASSUS (a cura di) op. cit., p. 39.

⁴⁸ BERNARD LASSUS, intervento al Convegno Internazionale "L'architettura delle strade", Auditorium Parco della Musica, Roma 27/28 Ottobre 2003.

⁴⁹ BERNARD LASSUS, *Decouvrir, s'arrêter*, in CHRISTIAN LEYRIT, BERNARD LASSUS (a cura di) op. cit., p. 43.



3.2.1 Le aree di sosta di Bernard Lassus

«Fino agli anni Ottanta, l'autostrada veniva considerata esclusivamente per il suo ruolo funzionale di transito e di collegamento tra una città e l'altra. Oggi diventa una rete di "alimentazione" del paese e fa parte della politica primaria di sviluppo di un territorio. L'autostrada è diventata rete autostradale, lungo la quale giocano un ruolo in primo piano le aree di sosta, non solo per la sicurezza viabilistica, ma anche per stimolare la curiosità verso il paesaggio circostante. L'insieme di queste reti viarie pertanto costituisce il più grande "belvedere in movimento" d'Europa»⁵⁰.

Il contributo di Bernard Lassus ai progetti per l'ammodernamento della rete viaria francese sta nella sua capacità di aver introdotto un approccio culturale al progetto dell'infrastruttura. La strada, nel suo sviluppo orizzontale è pensata come un riferimento culturale per l'intera nazione capace di svelare le peculiarità territoriali e raccontarne le identità, un modo completamente nuovo di percepire il territorio, raccontarlo e recarvi⁵¹.

50 NOVELLA B. CAPPELLETTI, *Bernard Lassus - Profilo*, in Folio n. 3, supplemento redazionale allegato ad Acer n. 6 del 2001, Il verde editoriale, Milano p. 11.

51 Cfr., BERNARD LASSUS, *La rete autostradale e i nuovi valori paesaggistici*, T&C. Trasporti e Cultura n. 6, Venezia 2002, p. 7.

immagine 24: Autostrada A.85 Angers/Tours, modellazione del suolo e piantumazione di un tratto della strada nei pressi di Corzé.

immagine 25: pagine 100-101 vista satellitare dell'area di servizio e riposo di Nîmes-Caissargues. L'immagine mostra la volontà progettuale di realizzare uno spazio altro, generatore di un nuovo paesaggio in cui l'identità culturale del territorio deve confrontarsi con i temi del viaggio e della visione cinematografica. Il progetto vuole stimolare la sosta e contestualmente offre un nuovo spazio pubblico alla città.

La visione con cui Bernard Lassus contribuisce a costruire la definizione del paesaggio francese con il progetto delle infrastrutture ha il suo nodo nella scelta dei punti e nella definizione delle aree di sosta. Le *aires de repos* rappresentano dei nodi fondamentali della rete viaria, rappresentano la relazione verticale⁵² tra l'infrastruttura e il territorio che le accoglie. Le aree di sosta sono luoghi, in cui si esplicita l'esperienza del paesaggio, con la scoperta del territorio delle sue qualità ambientali, della sua tradizione e dei suoi aspetti storico-culturali. Il progetto di Bernard Lassus tende a rivelare una dimensione tattile nella fruizione dei luoghi, come lui stesso dice:

«Le conoscenze attuali sulla percezione insegnano che la visione funziona non in un continuum, ma attraverso una sequenza discreta di punti di vista. La visione fa così appello ad una sorta di “tatto ottico”. Mi è sempre parso che il progetto di paesaggio non possa essere dissociato da una multisensorialità.

Ho sovente affermato che il termine “*ambience*”, che include l'insieme delle percezioni, mi pare più appropriato al termine “paesaggio”, che privilegia i soli aspetti visivi. La locuzione “*ambience successive*” corrisponde nel modo migliore alle mie ricerche nel campo del paesaggio»⁵³.

Nelle aree di sosta si materializza questo contatto con il paesaggio tra il viaggiatore e l'ambiente in cui diventano tangibili la dimensione dei luoghi in cui le aree sono contestualizzate e la dimensione che il progetto di paesaggio svela quando è portatore dei valori storici e culturali stratificati nel territorio. L'area di sosta è un giardino in cui il viaggiatore può riposare e contemporaneamente scoprire l'ambiente circostante. L'area di sosta così concepita non è un luogo funzionale esclusivamente allo spazio dell'infrastruttura, è un luogo intermedio in cui si fondono l'essenza del territorio e l'esperienza del viaggio. In questo nuovo luogo (le aree di sosta) Bernard Lassus realizza le sue “*Port Paysage*”, ovvero, dispositivi ottico-percettivi che comunicano il paesaggio e fanno assumere alle aree di sosta una propria identità. La ricerca progettuale di Bernard Lassus è tesa a realizzare questa relazione fra il mondo sovralocale dell'infrastruttura e quello locale delle specificità territoriali. Un lavoro in cui il progetto realizza dei luoghi di supporto alla strada, capaci di far superare il limite della singola immagine percepita dinamicamente dall'autostrada e introdurre il viaggiatore nella rigogliosa vita del paesaggio⁵⁴.

3.2.1.1 L'Area di Sosta Nîmes-Caissargues lungo l'autostrada A.54 Aries - Nîmes (1989 – 1992).

La costruzione dell'autostrada A.54, importante via di comunicazione al sud del territorio francese fra Arles e Nîmes, che collega la Spagna con l'Italia, ha provocato delle importanti ferite sul territorio. Nei pressi

⁵² Cfr., BERNARD LASSUS, *La rete autostradale e i nuovi valori paesaggistici*, op. cit., p. 8.

⁵³ Intervista a Bernard Lassus a cura di GUSTAVO AMBROSINI e MAURO BERTA, in AIMARO ISOLA e LILIANA BARAZZETTA (a cura di), op. cit., p. 28.

⁵⁴ Cfr., BERNARD LASSUS, *La rete autostradale e i nuovi valori paesaggistici*, op. cit., p. 9.







di Nîmes, a Caissargues era stata realizzata una grande cava di materiale necessario alla costruzione dell'infrastruttura. La cava si trova in mezzo alla campagna caratterizzata soprattutto da garighe con macchie di bosco di querce e arbusti sparsi, quali cisti, rosmarini, corbezzoli e lavande, con qualche vigneto e fattoria⁵⁵. La vista dall'automobile è dominata dalla città di Nîmes centro abitato di origine romana caratterizzato da importanti edifici storici e contemporanei⁵⁶. Il cantiere per la costruzione della strada e la cava di materiale avevano profondamente modificato l'assetto morfologico e topografico dell'area, i progettisti hanno dovuto affrontare il difficile compito di rimarginare questa ferita.

«È certo che le logiche attuali utilizzate per il tracciato autostradale (in particolare il trattamento sistematico degli scavi e riporti di terra) isolano il tracciato dai rilievi locali. L'autostrada *attraversa*, cosa che implica una ferita, in luogo di *passare* semplicemente. Il rilievo preesisteva al passaggio della strada. Sarebbe utile concepire nuovi software che lavorino a partire

immagine 26: Vista satellitare dell'area di servizio e riposo di Nîmes-Caissargues - ingrandimento. Il sistema architettonico è pensato per fare in modo che le relazioni tra la strada e l'area di riposo avvengano alla scala della strada e contemporaneamente l'area è servita da strade interne che la collegano al centro abitato. In questo modo l'area di riposo è un parco per il tempo libero con diverse modalità di fruizione.

55 Cfr., ROSARIA ANNA IARRERA, *Autostrade come progetto di paesaggio*, Gangemi Editore, Roma 2004, p. 86.

56 Numerosi sono gli edifici rilevanti di Nîmes, importante centro abitato già in epoca romana per la sua posizione strategica sulla Via Domiziana che collegava l'Italia con la Spagna. Tra questi si citano La *Maison Carrée* tempio romano del I secolo trasformato in museo nel XIX, la *Tour Magne* che ingloba una torre preromanica, il *Carrée d'Art* di Norman Foster, il *Néamaus* di Jean Nouvel. www.nîmes.fr.

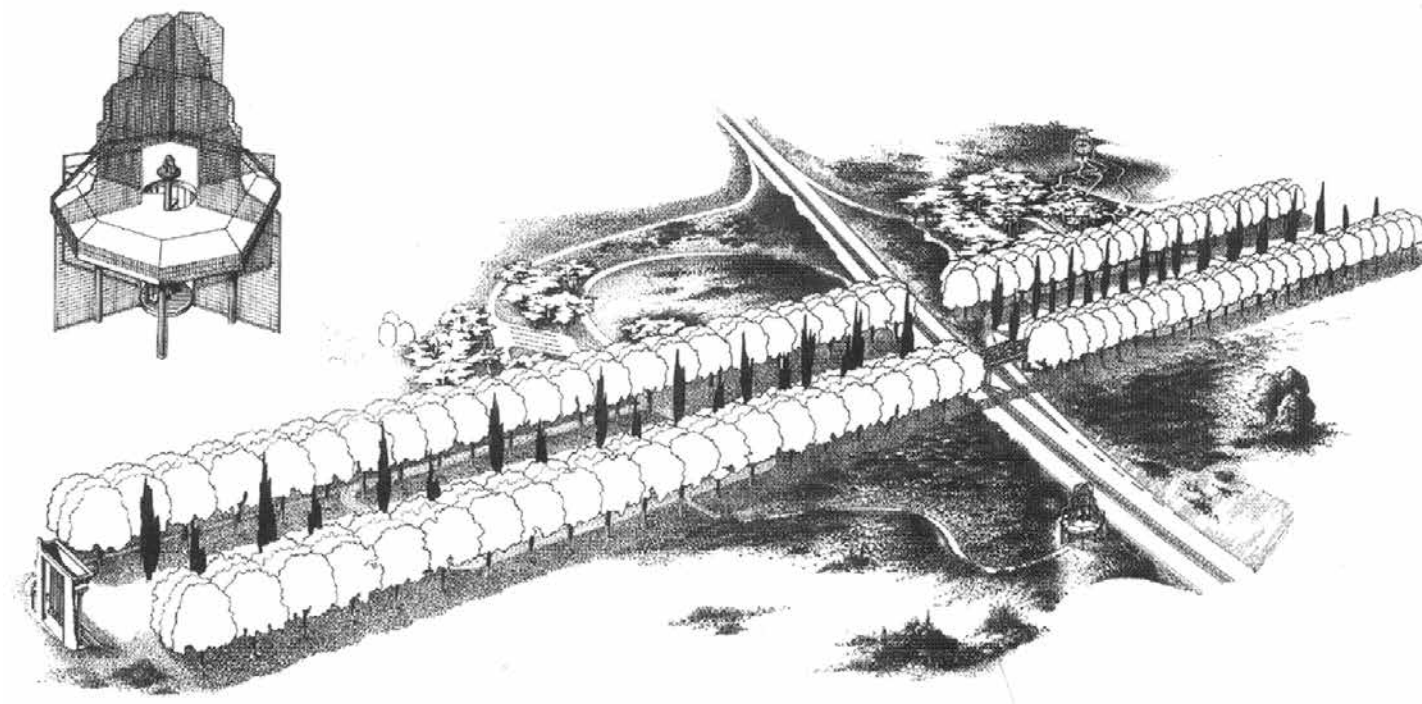


immagine 27: Il principio di sistemazione dell'area di riposo di Nîmes-Caissargues, il grande boulevard/giardino segna il territorio e invita alla sosta.

dalle curve di livello, cosa che permetterebbe di legare meglio i movimenti della strada all'andamento dei rilievi»⁵⁷.

Ad aggiungere complessità al già difficile lavoro del gruppo dei progettisti, i ritrovamenti archeologici della Dame de Caissargues rinvenuti durante gli scavi per la realizzazione dell'infrastruttura e risalenti al terzo secolo avanti Cristo⁵⁸.

L'area di sosta è come un giardino e come lo stesso Bernard Lassus afferma bisogna innanzi tutto chiarire una questione relativa all'arte dei giardini:

«È un'arte che prima di tutto, intende il suolo come un'architettura, vale a dire, che se ne può determinare la forma; quindi può essere piantato, ovvero, decorato»⁵⁹.

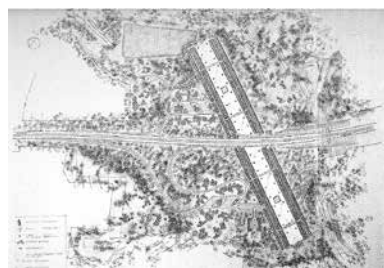


immagine 28: Planimetria di progetto dell'area di servizio di riposo Nîmes-Caissargues.

Inizialmente il progetto doveva occuparsi della sistemazione dello spazio della cava, ma Bernard Lassus ne amplia i confini cercando di ripristinare l'originaria morfologia del pendio andando. Il progetto cerca di stabilire un "grado zero"⁶⁰ a partire dal quale poi Bernard Lassus costruisce i paesaggi stabilendo le relazioni fra la linearità dell'infrastruttura e la complessità dell'ambiente circostante. Il progetto cerca un nuovo elemento per il territorio tale da costruire un segno, riconoscibile e visibile, contemporaneamente, ripristinando l'originale pendio del suolo consente a chi percorre l'autostrada di scorgere Nîmes. Il nuovo progetto viene articolato partendo proprio dall'esplicitazione di questo nuovo asse visivo, che taglia ortogonalmente la strada e da questa ne è interrotto. L'architettura di

57 Intervista a Bernard Lassus a cura di GUSTAVO AMBROSINI e MAURO BERTA, in AIMARO ISOLA e LILIANA BARAZZETTA (a cura di), op. cit., p. 29.

58 Cfr., ROSARIA ANNA IARRERA, *Autostrade come progetto di paesaggio*, op. cit., p. 86.

59 EMANUELA MORELLI, *Disegnanre Linee nel paesaggio*, op. cit. p. 223.

60 Cfr., EMANUELA MORELLI, *Disegnanre Linee nel paesaggio*, op. cit. p. 224.



questo asse visivo si materializza con un lungo viale alberato, lungo seicentotrenta metri, a prato, bordato lateralmente da tre file di bagolari che ricorda nella sua struttura i grandi assi dei giardini francesi, in particolare quello di Versailles. Per creare una *landscape entity* all'interno di esso si trovano due grandi vasche d'acqua e cipressi a gruppi di tre, per marcare la linearità stessa del viale nella attesa che gli alberi laterali crescano. In cima, nella parte più alta, è stato collocato il colonnato del vecchio teatro di Nîmes, un palazzo ottocentesco che prese fuoco e recentemente ristrutturato da Norman Foster. Al di fuori del viale viene ripristinato il paesaggio locale, tramite la piantagione di vegetazione mediterranea, e realizzati due belvedere leggermente diversi tra loro per altezza ma di medesima forma. Il disegno di queste due strutture riprende il profilo della Tour Magne, torre ottagonale della città dalle origini misteriose, qui completamente ricostruita con griglie e tubi metallici simili a quelli adoperati da Jean Nouvel per la costruzione del Néamabus buildings⁶¹.

immagine 29 - 30 - 31 - 32: Viste aeree dell'area di servizio e di riposo. Il piano organizzato come un boulevard il cui pavimento è il prato ha come fondale l'architettura. Un belvedere realizzato utilizzando le colonne dell'antico teatro di Nîmes, elementi di scarto del progetto di Norman Foster per il teatro della città

61 Cfr., EMANUELA MORELLI, *Disegnare Linee nel paesaggio*, op. cit. p. 224.



immagine 33: Il parcheggio per i mezzi pesanti. I percorsi pedonali nell'area di servizio non intersecano mai le vie di accesso e uscita dell'area di riposo. Oltre a garantire la sicurezza dei fruitori. In questo modo Bernard Lassus può usare l'area di riposo come un parco pubblico

immagine 34: Pagina a fianco. Il grande boulevard/giardino segnalato con i gruppi di cipressi viene percepito dal viaggiatore in tempo utile per decidere di fermarsi. La pendenza della strada è tale da creare una relazione visiva con la città. Un nuovo paesaggio capace di raccontare l'identità del territorio, invitare alla sosta e organizzare un luogo piacevole tanto per la sosta quanto per il tempo libero.





L'area di sosta di Caissargues si presenta come un luogo, un giardino la cui identità è legata all'ambiguità che si crea nel momento in cui i due sistemi si intersecano, ovvero quando il viale di cipressi e tigli, taglia l'infrastruttura. Le attrezzature dell'area di servizio: parcheggi per i mezzi pesanti, per il turismo, il museo archeologico sono disposte all'interno della grande area che è accessibile anche per i cittadini di Nîmes⁶².

Il territorio di Nîmes viene così raccontato al viaggiatore con la costruzione del suo paesaggio, l'ambiente, le tradizioni, la storia della città vengono svelati al viaggiatore in sequenze di immagini che seguono un determinato percorso in cui si evidenziano contrasti e punti di vista a cui spetta il ruolo di restituire l'identità dei luoghi e creare una memoria nel viaggiatore. I dispositivi che Bernard Lassus introce nella costruzione

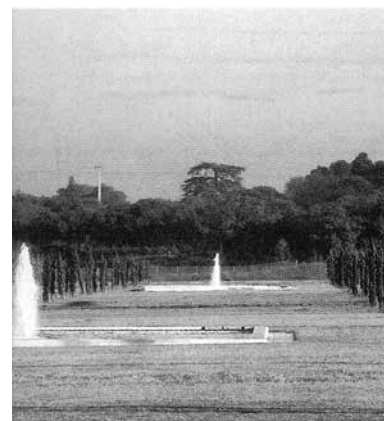
62 Cfr., ROSARIA ANNA IARRERA, *Autostrade come progetto di paesaggio*, op. cit., p. 87.



immagine 35: Il Boulevard/giardino è puntellato di episodi come fontane e spazi per il riposo. Le architetture restituiscono alla misura dell'infrastruttura una dimensione urbana per consentire anche agli abitanti di ritrovare nell'area di riposo un luogo familiare.

immagine 36: I due bledere ottagonali la cui forma ricorda la torre di Nîmes definiscono due punti di vista privilegiati e sono posti a memoria del collegamento tra la Spagna e l'Italia.

immagine 37 - 38: La dimensione urbana del parco che ospita l'area di servizio e riposo è recuperata con un uso sapiente delle alberature che contribuiscono a definire e rendere tangibile la dimensione dei percorsi interni.



di questo paesaggio determinano consapevolezza negli abitanti tanto che l'area di sosta oggi identifica il luogo stesso diventando la naturale prosecuzione di Nîmes verso l'autostrada. Il colonnato, materiale di spoglio del teatro distrutto dall'incendio e non usato da Norman Foster per il suo progetto riporta la memoria alla città storica. I due belvedere ottagonali insieme al colonnato sono punti di vista privilegiati per la conoscenza di questo paesaggio e sono disposti a ricordare l'ideale collegamento tra Italia e Spagna che questa autostrada realizza⁶³. Al tempo stesso, sono collegamento culturale tra la storia della città e la sua contemporaneità.

Gli abitanti di Nîmes oggi usano l'area di sosta come giardino pubblico, dove si recano per ristorarsi e svolgere attività ludiche e ricreative.

3.2.1.2 L'Area di Sosta Carrier de Crazannes lungo l'autostrada A837 Saintes-Rochefort-sur Mer (1993-1997)

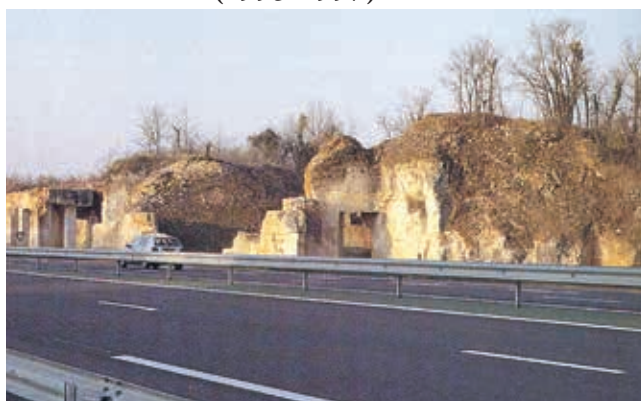


immagine 39 - 40: la percezione delle cave dal percorso stradale.

immagine 41: schizzi di progetto.

immagine 42: pagine 108-109 vista satellitare dell'area di servizio e riposo di Carrier de Crazannes. La presenza delle cave invase dalla vegetazione è l'elemento con cui qualificare l'immagine paesaggio che racconta l'identità di questo territorio. Le superfici delle cave sono a diretto contatto con il viaggiatore con l'intento di stimolare la curiosità e la pausa durante il viaggio per scoprire questo paesaggio.

Questo tratto autostradale costruito alla metà degli anni 90 mette in relazione i territori della costa atlantica francese; la sua realizzazione ha consentito di recuperare un paesaggio antico dominato dalle cave di una famosa pietra bianca utilizzata nella costruzione delle cattedrali del románico mitteleuropeo⁶⁴. Nel progetto dell'infrastruttura in prossimità di Crazannes⁶⁵ viene individuata, dall'*Autoroute du sud de la France* (ADF), un

63 Cfr., BERNARD LASSUS, *Autostrade e paesaggio*, in LOREDANA PONTICELLI, CESARE MICHELETTI, *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi*, Skira, Milano 2003, p. 113.

64 Cfr., EMANUELA MORELLI, *Disegnare Linee nel paesaggio*, op. cit., p. 225.

65 Crazannes è un piccolo centro abitato sulla parte centrale della costa atlantica francese, conta 481 abitanti ed è famoso per le sue cave di pietra bianca la cui estrazione e lavorazione è stata attività principale nella storia del territorio. Pietra famosa in tutta l'Europa e oltre (La cattedrale di Colonia e parte della base della Statua della Libertà sono in pietra







sito strategico per la realizzazione di un'area di sosta. Lo scavo per realizzare la sede stradale ha messo in luce grandi masse rocciose e ripulendo l'area ha portato alla scoperta delle antiche cave di pietra in cui grandi portali di roccia, varchi e aperture evocano le rovine di una città.

Bernard Lassus interviene sul tracciato in prossimità delle cave e ne incorpora una formazione rocciosa, ne modifica la curva stradale per riuscire a costruire una nuova prospettiva⁶⁶ capace di restituire una percezione dell'ambiente in cui viene recuperata l'identità del luogo in una nuova immagine-paesaggio⁶⁷.

«[...] un intervento paesaggistico ortogonale alla percorrenza principale costruisce una successione di scene laterali, aperte verso il paesaggio: una proiezione trasversale si sovrappone alla direzione di marcia dell'osservatore. La velocità del percorso permette di organizzare il campo visivo in una sequenza di spazio successivi, vicini e lontani, alternati tra loro grazie alla presenza delle masse rocciose lasciate in primo piano»⁶⁸.

Bernard Lassus mette in pratica la sua "strategia dell'arresto" costruendo un vero e proprio dispositivo ottico, una serie di sequenze di immagini, che annunciano la presenza dell'area di sosta, si susseguono con l'obiettivo di evocare un paesaggio, un'emozione capace di svegliare la curiosità di conoscere questo "misterioso" luogo.

di Crazannes). Le cave coltivate a cielo aperto oggi sono caratterizzate da una particolare vegetazione spontanea in cui nel corso dei secoli si è sviluppato un habitat che ospita specie rare della fauna francese. www.coeurdesaintonge.fr/nos-communes/crazannes/

66 Cfr., ROSARIA ANNA IARRERA, *Autostrade come progetto di paesaggio*, op. cit., p. 90.

67 Cfr., nota 25, MICHAEL JAKOB, p. 43.

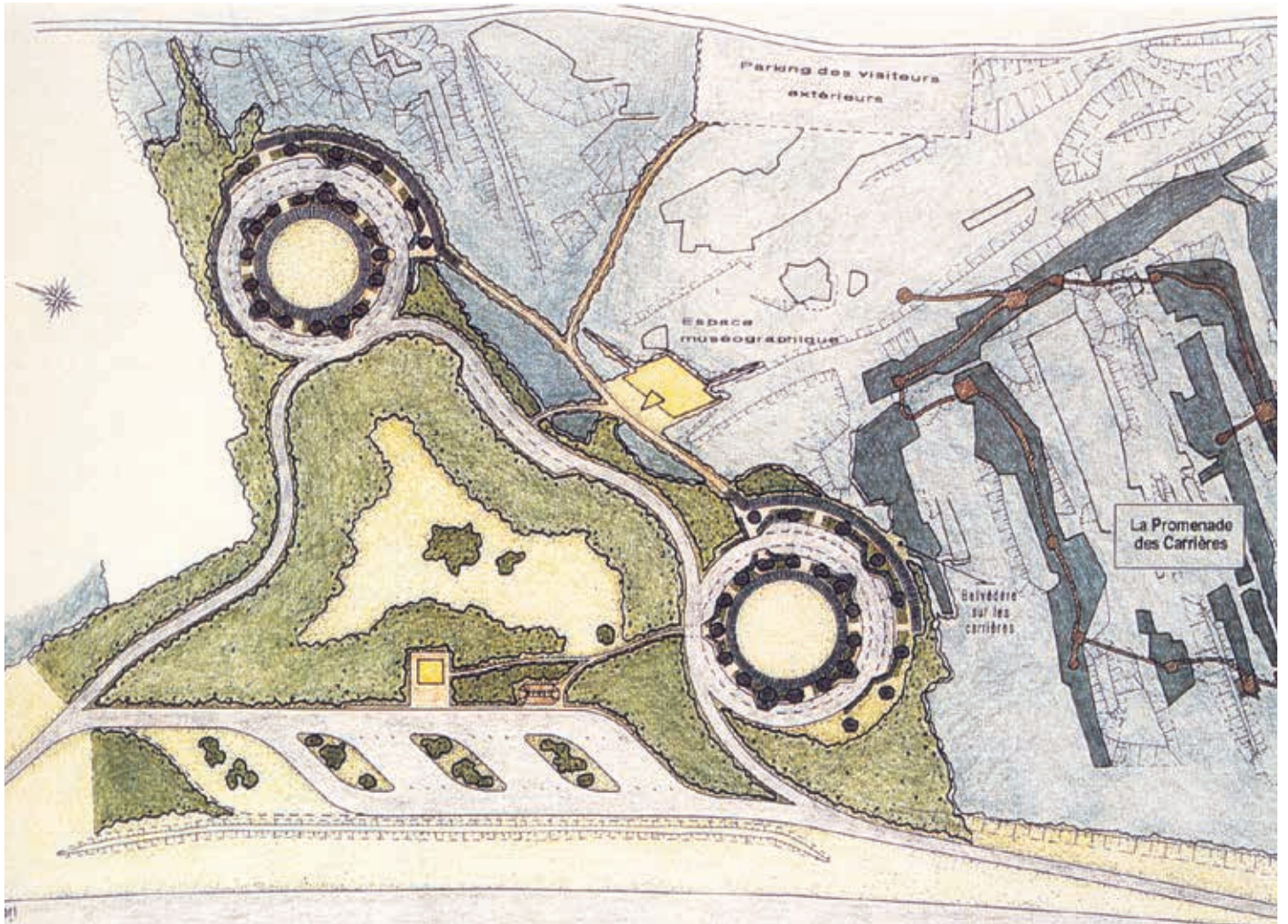
68 ISOTTA CORTESI, *Il parco pubblico. Paesaggi 1985 - 2000*, Federico Motta Editore, Milano 2000, p. 195.

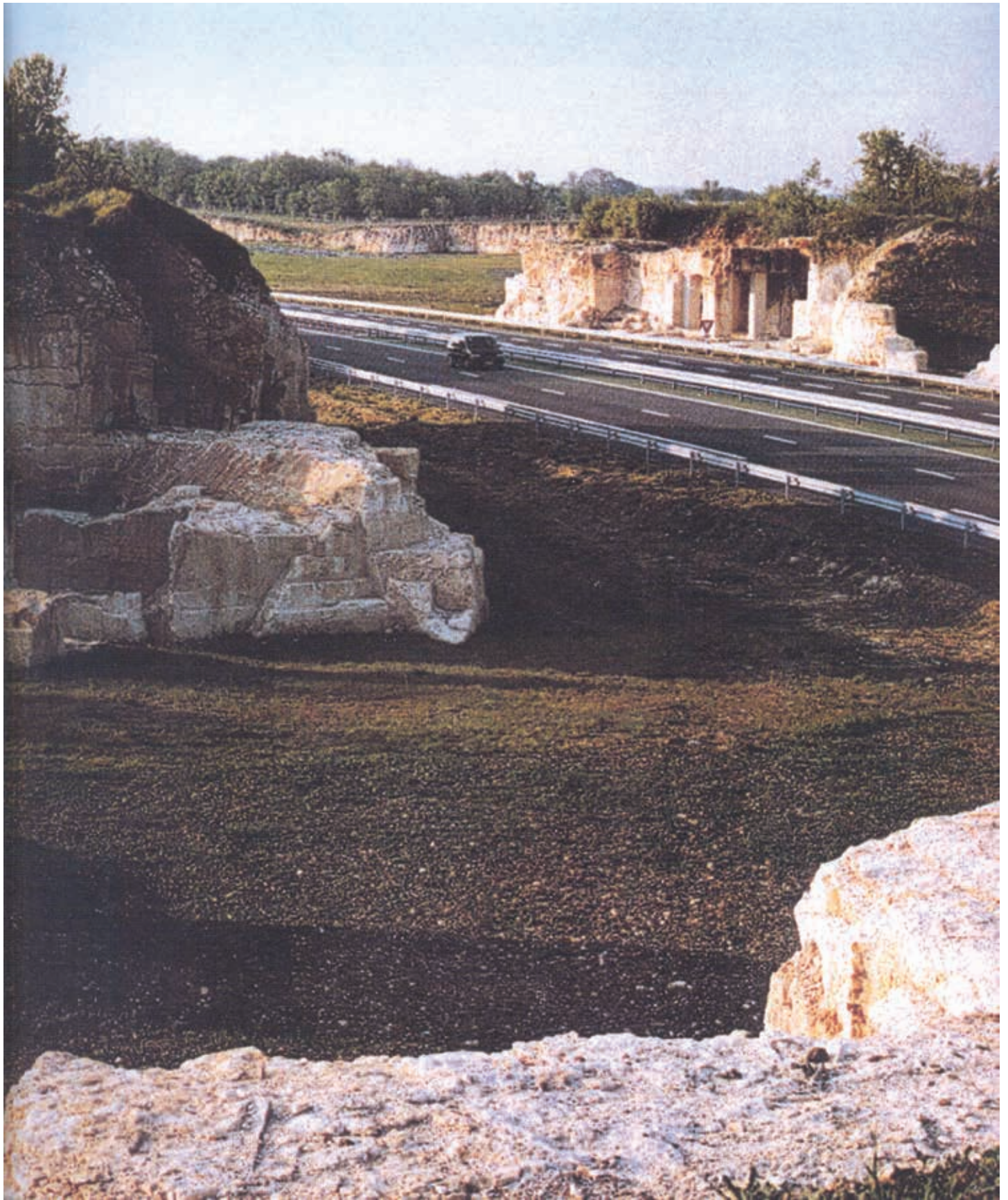
immagine 43: Vista satellitare dell'area di servizio e riposo di Carrier de Crazannes - ingrandimento. L'area di riposo è separata dal percorso della strada, due luoghi intimi in cui sostare per riposarsi e da cui partire per esplorare il parco delle cave.

Nella pagina a fianco

immagine 44: Vista area dell'area di servizio e riposto. Il sistema che introduce al parco delle cave è separato dalle aree destinate alla sosta dei mezzi pesanti ed è distante dall'autostrada. Questo per favorire il riposo e la scoperta del territorio in un nuovo paesaggio che racconta di un luogo ritrovato.

immagine 45: planimetria dell'area di sosta. Si evidenziano il parcheggio, le due pergole circolari e le cave di Crazannes.







In alto

immagine 46 - 47: i due pergolati circolari per il riposo e il ristoro dei viaggiatori.

immagine 48 - 49 - 50: i lavori di sistemazione, messa a valore e fruizione delle cave di Crazannes ritrovate durante i lavori per la costruzione della nuova strada.

immagine 51: lo spazio aperto tra le pareti delle cave.

Pagina a fianco

immagine 52: Le cave di Crazannes, abbandonate e riscoperte contengono il tracciato stradale tra Saintes e Rochefort.

In basso da sinistra

immagine 53 - 54: Un particolare della vegetazione che ricopre le pareti delle cave.



«L'autostrada ha più a che vedere con un bel vedere, ossia un luogo per un'osservazione vasta, un belvedere mobile»⁶⁹.

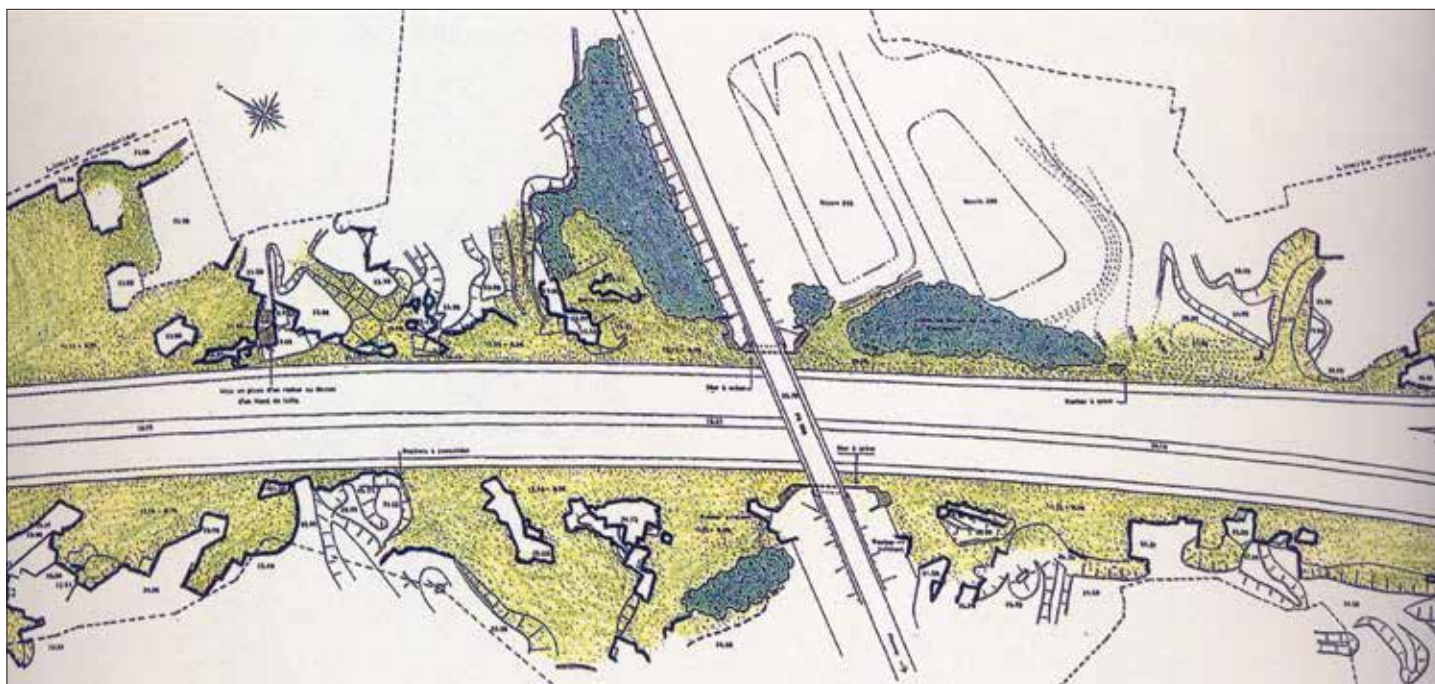
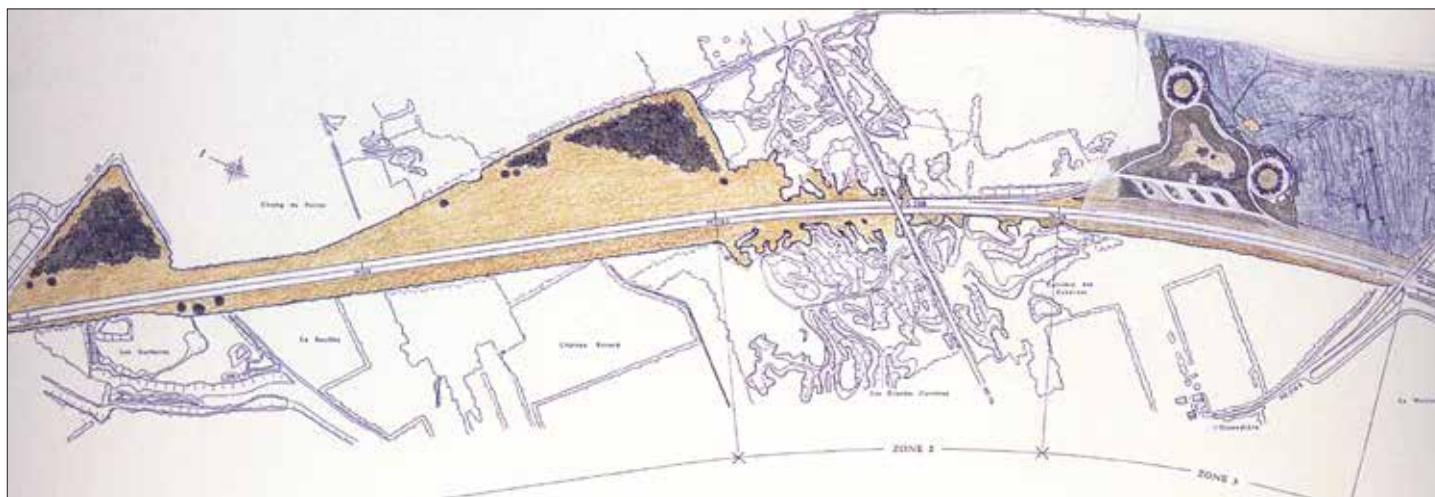
Il progetto manifesta la sua architettura con un evento visivo inatteso, evocativo, segna l'area di riposo e invita a scoprire le cave di Crazannes. La scelta del sito su cui realizzare queste aree è dettata dalla volontà di Bernard Lassus di realizzare un "giardino del presente". Le cave di Crazannes, abbandonate e invase dalla vegetazione spontanea, in prossimità di Saintes offrono tutti gli elementi necessari alla costruzione di un paesaggio per la strada capace di raccontare l'identità del territorio. Con questo sistema complesso di immagini disposte su due piani, che riportano alla memoria immagini pittoresche, il progettista risponde alla richiesta di creare aree che invitino alla sosta lungo i viaggi, in modo da migliorare le condizioni di sicurezza per l'automobilista che la *Directin des Routes* pone alla base di ogni incarico in cui si adotta la strategia dell'*1% paysage*. Nei progetti l'individuazione delle aree di riposo si concentra in siti dove il viaggiatore non solo si ferma per un lungo periodo, ma dai quali inizia un percorso di scoperta di luoghi che altrimenti attraverserebbe con indifferenza infatti "un'area di riposo crea un *entremonde*, un giardino del presente"⁷⁰. Bernard Lassus fa svolgere il tracciato della strada all'interno di questo nuovo paesaggio per un tratto relativamente breve, circa due chilometri e mezzo, ma abbastanza lungo per essere registrato nella memoria del viaggiatore:

«[...] il meccanismo umano funziona anche ad alta velocità. In un documentario un piano fisso sul paesaggio può durare anche solo 3 secondi e rimanere impresso nella mente di chi guarda: tre secondi sono cento metri di autostrada. Quindi possiamo percepire molto bene questa successione di spazi perpendicolari⁷¹».

69 BERNARD LASSUS, *Decouvrir, s'arreter*, in CHRISTIAN LEYRIT, BERNARD LASSUS (a cura di) op. cit., p. 43.

70 ISOTTA CORTESI, *Il parco pubblico. Paesaggi 1985 - 2000*, op. cit., p. 198.

71 Intervista Bernard Lassus a cura di BENEDETTO CAMERANA, in BENEDETTO CAMERANA,



Il luogo dell'aera di sosta è un parcheggio in cui sostano i mezzi pesanti da cui si accede a due spazi circolari di coltre erbosa disegnati da pergole ai quali si accede senza attraversamenti di sorta. Questo spazio è lo spazio del riposo e del gioco da cui inizia l'itinerario per la scoperta del paesaggio delle cave di Crazannes. In questa logica della scoperta Bernard Lassus inserisce tra le due aree circolari un piccolo museo, più un centro visite da cui recuperare le informazioni relative al luogo, alla sua storia e alla sue tradizioni. Il sistema di cavità, portali, cunicoli, massi, ricoperto dalla particolare vegetazione con cui si percepiscono le cave, è ben visibile dalle due aree di sosta e si manifesta con il suo carattere romantico. Il progetto di questo paesaggio ha restituito uno spazio museografico tanto per il viaggiatore, quanto per la gente del luogo⁷².

Il percorso per l'esplorazione delle cave è definito da una passerella so-



immagine 59 - 60 - 61: Al parco delle cave si accede con un sistema di passerelle in legno che collegano i vari belvedere posti ad un'altezza tale che non creino interferenze con i sistemi ambientali che si sono sviluppati negli anni. Il visitatore del parco si trova immerso in un paesaggio di pietre e vegetazione.

Le cave di Crazannes tra land art e scultura del paesaggio, Architettura del Paesaggio n. 1, Paysage, Milano 1999, pag. 40.

⁷² Cfr., BERNARD LASSUS, *Autostrade e paesaggio*, in LOREDANA PONTICELLI, CESARE MICHELETTI, op. cit., p. 116.

immagine 57 - 58: Schizzi di progetto con indicate le procedure da seguire per ripristinare le rocce dopo la rimozione del terreno che le aveva sepolte. Le pareti delle cave vengono risistemate utilizzando il materiale stesso della cava costruendo una scena che rimanda ad un paesaggio archeologico.

spesa in legno che collega i vari punti di osservazione salvaguardando il particolare ecosistema che questo luogo ospita:

«[...]»; si è predisposto un percorso che suddivide la vista in luoghi accessibili e in spazi che possono essere solamente osservati a distanza, attraverso una scissione tra il movimento e l'atto contemplativo: "non si può accedere ai luoghi più affascinanti, mentre si può camminare in quelli meno rimarchevoli". La discrasia tra l'esperienza visiva e quella fisico-tattile permette la cognizione dell'integrità del luogo, che resta dimostrativamente separato»⁷³.

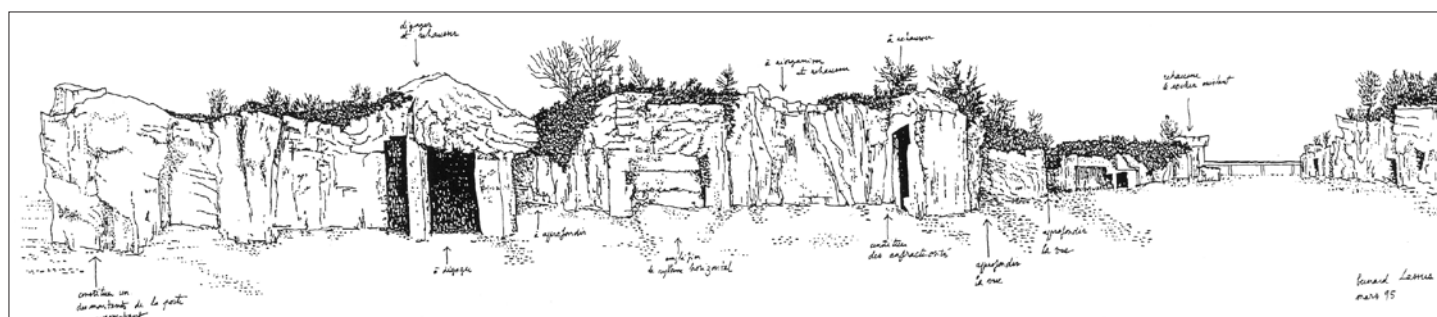
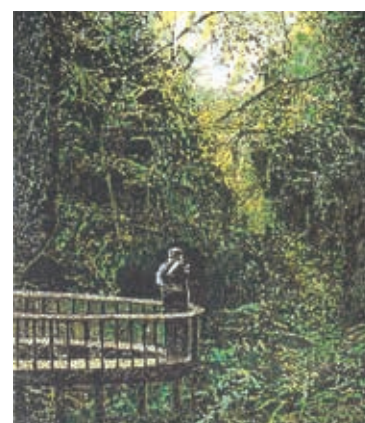
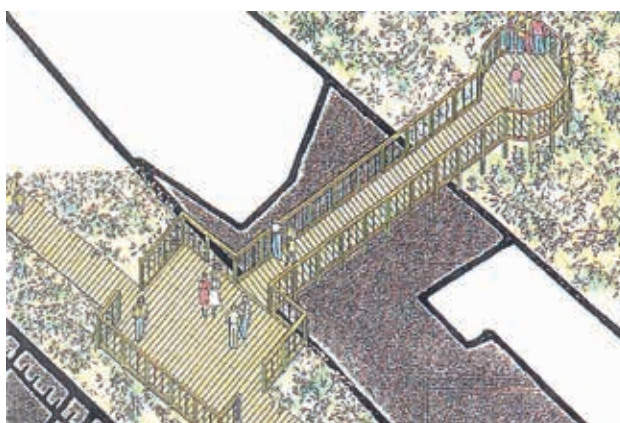
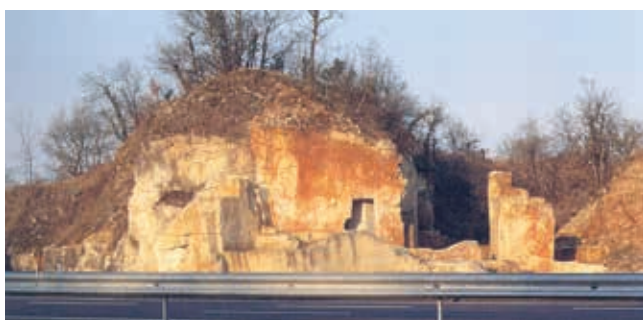


immagine 55 - 56: Planimetria generale del parco lungo il percorso autostradale. Si evidenziano le cave di Crazannes ai lati dell'autostrada e distanziata dall'infrastruttura l'area di sosta.



Bernard Lassus nel suo progetto di paesaggio costruisce il luogo, l'area di riposo di Crazannes è un progetto che stabilisce relazioni tra il territorio e l'ambiente. La riscoperta dei luoghi consente di sviluppare il progetto trasformando la vasta in area in luoghi dove è possibile passeggiare, la passerella in legno leggermente sopraelevata accompagna i visitatori tra le

73 ISOTTA CORTESI, *Il parco pubblico. Paesaggi 1985 - 2000*, op. cit., p. 198.



formazioni rocciose. Il percorso ha dei punti in cui la passerella si dilata e consente ai visitatori di fermarsi e socializzare. Rialzati rispetto al percorso si trovano i belvedere, punti in cui, grazie alla definizione di lunghe prospettive, è possibile vedere l'insieme delle cave e la complessità di questi spazi. I percorsi collegano altri spazi delle cave in cui sono inseriti degli oggetti che costituiscono le attrazioni visive, luoghi in cui non si può fisicamente andare, ma che i percorsi mettono in luce.

immagini 62 - 63 - 64 - 65: i lavori di ripristino e pulizia hanno dato forma a spazi complessi posti a distanze diverse dalla strada per creare un'alternanza di pieni e vuoti che qualificano la spazialità della strada.

3.2.2 Strade che passano e fanno scoprire. Il paesaggio di Bernard Lassus.

I progetti di paesaggio di Bernard Lassus mettono in luce il ruolo che ha l'esercizio della progettazione nella ricerca di significazione nella costruzione del paesaggio:

«[...] mantenere le potenzialità di un luogo e anche cercare di estenderla per favorire una relazione dialettica vivente fra abitante e substrato e fra autore e abitante»⁷⁴.

La particolare formazione⁷⁵ consente a Bernard Lassus un approccio al progetto pluridisciplinare. Storia, tradizione, architettura, scultura, incontrano biologia, botanica, etologia, sociologia ed economia consentendo al progettista una lettura dei luoghi che è profonda conoscenza delle stratificazioni e dell'identità del territorio, così i punti di vista, le prospettive diventano strumenti per svelare non quello che si vede, ma per costruire il paesaggio come sintesi di identità, territorio e ambiente. La viabilità, fine a se stessa, non riuscirebbe a cogliere l'essenza dei luoghi, i caratteri naturali

⁷⁴ FRANCO ZAGARI, *L'architettura del giardino contemporaneo*, Arnoldo Mondadori editore – De Luca edizioni d'Arte, Milano – Roma 1988, p. 91.

⁷⁵ Cfr., nota 39, profilo di Bernard Lassus, p. 90.

e antropici che determinano la specificità nella costruzione del paesaggio. Per Bernard Lassus il paesaggio è prima di tutto

«[...] cultura, con tutte le implicazioni derivanti e necessarie alla sua trattazione. [...] Da ciò nasce la preoccupazione iniziale verso l'operato del paesaggista, inteso come costruttore di un paesaggio nuovo, e la necessità di combattere la modernità nel suo rifiuto del passato»⁷⁶.

Elemento di grande rilievo per l'esercizio della progettazione paesaggistica di Bernard Lassus è il passato, inteso come sedimentazione di storie e avvenimenti che hanno caratterizzato il territorio e contribuito a creare quell'immagine-paesaggio che rappresenta una potenzialità per la salvaguardia, la promozione e lo sviluppo del territorio. Il progetto del paesaggio comporta per Bernard Lassus una

«[...] inflessione del processo di normale evoluzione dei luoghi. Questa interpretazione della progettazione del territorio si collega ad un'arte della trasformazione»⁷⁷.

Un esercizio progettuale che tende a rispettare l'unicità dei luoghi e che consente a Bernard Lassus di affrontare il tema della costruzione del paesaggio attraverso la creazione di giardini in cui storia, tecnica ed economia si incontrano e contribuiscono all'unico obiettivo di rendere il viaggio più sicuro per gli automobilisti e contestualmente creare le condizioni per cui i territori possano promuovere le proprie specificità.

«Preservare l'eterogeneità dei luoghi permette di uscire dalla ripetizione delle medesime soluzioni, certamente spesso soddisfacenti sul piano tecnico e finanziario, ma insufficienti sul piano dei sensi e su quello delle relazioni con il luogo di cui si nega così la storicità e il genius. Mi è apparso essenziale tessere legami tra i differenti periodi che si sovrappongono in un luogo e che lo costituiscono, anche se ancora spesso si ignora questa stratificazione»⁷⁸.

La ricerca di Bernard Lassus consente di realizzare aree di sosta fortemente caratterizzate in cui è chiaro l'intento del progettista di non rinunciare all'unicità della soluzione progettuale. Il paesaggista, l'architetto, lo scultore lavorano affinché il paesaggio francese faccia parte della grande rete infrastrutturale europea.

«Questa apertura della Francia è anche sede di un cambiamento nei sistemi di riferimenti culturali del nostro paese, i nostri paesaggi si espandono considerevolmente. Un grande canale non è più quello del Sud della Francia, ma forse quello di Corinto, un paesaggio di cipressi non sarà più la Provenza, ma la Toscana o Granada. Per contro si prevede che numerosi luoghi francesi diventino europei»⁷⁹.

76 NOVELLA B. CAPPELLETTI, *Bernard Lassus - Profilo*, in Folio n. 3, supplemento redazionale allegato ad Acer n. 6 del 2001, Il verde editoriale, Milano, p. 10.

77 BERNARD LASSUS, *Autostrade e paesaggio*, in LOREDANA PONTICELLI, CESARE MICHELETTI, op. cit., p. 116.

78 BERNARD LASSUS, *La rete autostradale e i nuovi valori paesaggistici*, op. cit., p. 13.

79 BERNARD LASSUS, *Decouvrir, s'arreter*, in CHRISTIAN LEYRIT, BERNARD LASSUS (a

La dimensione del paesaggio per Bernard Lassus è data dall'universalità del territorio su cui interviene con il progetto dell'architettura del suolo, del giardino, dei rapporti fra luce e ombra, un insieme sistematico di azioni progettuali con cui l'infrastruttura si integra e si relaziona con il contesto ambientale sul piano della percezione sensoriale. Il disegno del paesaggio è quindi lo strumento con cui il progettista prepara il fruitore alla scoperta dei luoghi.

Lo studio dell'esperienza di Bernard Lassus nei suoi progetti di paesaggio per le autostrade francesi offre un importante insegnamento, ed è bene ribadirlo, per cui non è possibile pensare che le realizzazioni possano diventare sistemi di oggetti o linguaggio da riproporre nei progetti infrastrutturali. Ogni luogo vive la sua specificità dominante che varia in funzione delle diverse condizioni antropiche e ambientali in cui viene definita. Il progetto paesistico di Bernard Lassus si rapporta ad un concetto ampio di paesaggio in cui si va oltre il contesto, verso un orizzonte di matrice culturale fatto di memoria e stimoli alla curiosità del viaggiatore. La ricerca di questo orizzonte si manifesta spesso all'interno del progetto in forma simbolica dove l'infrastruttura non deve più essere mimetizzata, ma deve partecipare alla costruzione dell'insieme diventando strumento di conoscenza, valorizzazione e promozione dei luoghi attraversati.

«Il disegno paesaggistico dell'autostrada non può essere affrontato che attraverso un insieme complesso di attenzioni e obiettivi. In primo luogo è opportuno proteggere i confinanti dal rumore e dalla vista dell'autostrada e, se si vuole, da entrambi: quindi, accrescere la sicurezza dell'automobilista e, in particolare, mantenerlo attento; inoltre, a una scala più vasta, porre in evidenza il luogo attraverso una selezione dei suoi paesaggi»⁸⁰.

I progetti delle aree di sosta di Caissargues e di Crazannes esprimono chiaramente il modo in cui Bernard Lassus riesce, attraverso il suo disegno di paesaggio, a utilizzare il segno semplice, lineare della strada, in un'operazione di costruzione del paesaggio. La strada nel suo essere un oggetto lineare, dal disegno semplice, quasi elementare, riesce ad avere un forte impatto sul territorio che attraversa, ne mette in pericolo i fragili sistemi con cui si manifesta l'identità dei luoghi. Il progetto deve essere in grado non solo di ripristinare l'insieme dei luoghi, ma soprattutto di creare un nuovo paesaggio capace di conferire nuovamente integrità all'esistente. In sintesi il progetto ricomponе l'integrità dei luoghi costruendo il paesaggio. Le aree di sosta non sono appendici della strada, ma assumono il ruolo di elementi significativi. Le soluzioni progettuali di Bernard Lassus dimostrano come le forme che scaturiscono nel momento in cui il tracciato dell'infrastruttura lineare viene modificato per accogliere le aree di sosta e creano dei luoghi intermedi, non si tratta di autostrada né di aree di riposo, ma di un nuovo paesaggio in cui identità, territorio e ambiente vengono mostrati

cura di) op. cit., p. 38.

80 Bernard Lassus, Autostrade A837, A83, A 54: aree di sosta A.28. A.85: tracciati France 1989 - 1997, in Serena Maffioletti - Stefano Rocchetto, Infrastrutture e paesaggi contemporanei, op. cit. p. 96.

alla percezione del viaggiatore.

«Non è necessario ricordare che le forme culturali del progetto paesaggistico e la lettura da parte degli utenti della sua manutenzione sono una delle immagini attraverso le quali il livello tecnico dell'opera può essere giudicato e apprezzato. È attraverso immagini metaforiche che l'utente, non competente nel campo delle costruzioni autostradali, può avere la possibilità di giudicare, grazie a questo "spostamento", la qualità dell'opera autostradale: se l'autostrada ha una buona manutenzione – cosa che tutti possono cogliere – significa che è ben concepita e ben costruita»⁸¹.

Il progetto dell'infrastruttura stradale deve tendere a perdere la dimensione di distacco che la scarpata intesa nel modo tradizionale provoca tra il viaggiatore e il sistema territoriale che attraversa. La scarpata non può più essere una ferita inferta al suolo, ma un'operazione di modellazione del suolo capace di recuperare l'andamento topografico del terreno. Un obiettivo ambizioso, soprattutto alla luce della dimensione delle superfici di esproprio che tendono sempre ad essere ridotte al minimo per evitare aumenti di costo nella realizzazione dell'infrastruttura. Il modo in cui Bernard Lassus realizza questi raccordi, aumentando la superficie del sedime per consentire la modellazione del suolo e poi restituendolo alle attività produttive con la nuova configurazione, dimostra come questo intervento non sia eccessivamente dispendioso. I movimenti di terra con cui si realizza il progetto di paesaggio nell'opera di Bernard Lassus tendono quindi a restituire il più possibile la superficie del terreno alla coltivazione e aumentare il campo della visibilità. Per questi motivi viene limitato al minimo l'introduzione di elementi estranei alla topografia dei luoghi, come ad esempio le alberature parallelamente all'asse stradale.

«Un solo albero non rende forse leggibile il movimento di un pendio?» Quest'esempio di piantumazione, che facilita la lettura dei movimenti del rilievo, permette anche di insistere sul fatto che conviene evitare il più possibile il ruolo di camuffamento, che troppo spesso si fa giocare al progetto del verde»⁸².

Nel disegnare questi paesaggi Bernard Lassus realizza una fondamentale differenza tra la sistemazione delle aree tangenti alla linea stradale lungo lo svolgersi del percorso e quelle in prossimità delle aree di riposo. Lungo l'infrastruttura si tende a ridurre al minimo le parti soggette ad interventi di manutenzione, in prossimità delle aree di riposo le superfici sono caratterizzate da opere vegetazionali mantenute chiaramente riconoscibili trattate "secondo uno spirito da giardino"⁸³. Il lavoro di Bernard Lassus

81 Bernard Lassus, *Autostrade A837, A83, A 54: aree di sosta A.28. A.85: tracciati France 1989 - 1997*, in Serena Maffioletti - Stefano Rocchetto, *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*, op. cit., p. 96.

82 Bernard Lassus, *Autostrade A837, A83, A 54: aree di sosta A.28. A.85: tracciati France 1989 - 1997*, in Serena Maffioletti - Stefano Rocchetto, *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*, op. cit. p., 96.

83 Cfr., BERNARD LASSUS, *Autostrade A837, A83, A 54: aree di sosta A.28. A.85: tracciati France 1989 - 1997*, in SERENA MAFFIOLETTI - STEFANO ROCCHETTO, *Infrastrutture e*

tende ad una progettualità di volta in volta originale e non ripetibile di luogo in luogo dove fondamentale è la necessità di avere un rapporto diretto di scambio e interazione con le popolazioni locali per fare in modo che i nuovi luoghi si radichino nel territorio fino a costruire un paesaggio in cui gli spazi della strada sono giardini per gli abitanti locali.

«La questione consiste nel fare strade che passano e fanno scoprire e non strade che attraversano»⁸⁴.

paesaggi contemporanei, op. cit. p. 96.

⁸⁴ BERNARD LASSUS, *Autostrade A837, A83, A 54: aree di sosta A.28. A.85: tracciati france 1989 - 1997*, in Serena Maffioletti - Stefano Rocchetto, *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*, op. cit. p. 96.

3.3 Territorio e immagine delle strade contemporanee. Strade-Paesaggio per il turismo sostenibile

Le azioni di scoperta, valorizzazione e promozione del territorio secondo le diverse modalità che la fruizione turistica ne consente sono strettamente legate al ruolo che ha l'infrastruttura nella costruzione dei luoghi, nella sua capacità di costruire dei paesaggi. L'esperienza del progetto consente di ricondurre ad un'unica pratica le tecniche di ingegneria viabilistiche, la programmazione urbanistica e la progettazione dello spazio pubblico in un tema, quello delle infrastrutture per la mobilità, che è sempre più centrale nel dibattito sul futuro del territorio e dei nuclei urbani. La sperimentazione sulle nuove possibilità di utilizzo, partendo dai caratteri di suscettibilità derivati, ragionando sulle peculiarità che caratterizzano il territorio guidano l'interesse della ricerca verso la ricerca delle relazioni che si possono instaurare tra le necessità di accessibilità, visibilità, flessibilità e la necessità di dotare il territorio di nuove funzioni soddisfacenti le esigenze di sviluppo economico. La lettura dei territori attraverso le trasformazioni delle infrastrutture viarie mette in luce il ruolo che la strada ha avuto nell'antropizzazione dei territori. Il luogo della strada per certi aspetti (soprattutto per quello che riguarda la storia dei trasporti, lo sviluppo delle economie locali, la trasformazione degli assetti legati ai sistemi produttivi, l'individuazione e lo sviluppo dei poli di attrazione culturale ed economiche) è quello su cui continuamente si scrive e si riscrive il codice culturale del territorio. Una lettura che consente di trovare nella strada diverse, ampie e inclusive possibilità di formulazione di ipotesi per la trasformazione in ragione della possibilità di favorire, attraverso l'infrastruttura, la salvaguardia dei sistemi ambientali e storico-culturali e l'introduzione di nuove forme di sviluppo economico sostenibili. In ragione di queste ipotesi assumono grande rilevanza nello studio del territorio alcune ricerche condotte in Emilia in cui si analizza la strada nel suo essere "palinsesto"⁸⁵, codice, per la riscoperta delle origini dei luoghi del territorio.

«La strada, nonostante le problematiche urgenti come i fenomeni di omologazione e di cancellazione già avviate, mantiene e rinnova il proprio si-

85 Cfr., DARIO COSTI, *Emilia: il palinsesto della strada e la sovrapposizione delle scritture insediative*, in SERENA MAFFIOLETTI (a cura di), *Paesaggi delle infrastrutture*, op. cit. p. 88.

gnificato di riferimento necessario»⁸⁶.

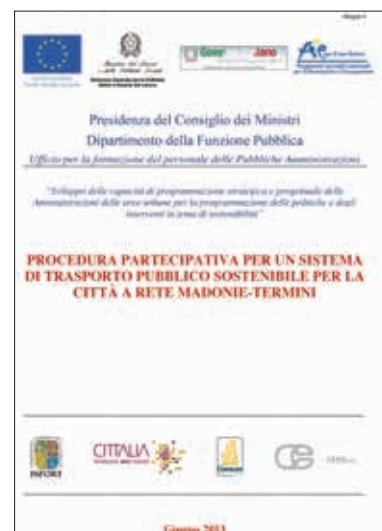
La strada superato il limite delle soluzioni tecniche, dovute alle necessità delle logiche del trasporto fine a se stesso, viene intesa come manufatto capace di segnare la qualità dello spazio che di volta in volta determina e di costruire relazioni con l'intorno che viene attraversato e perciò svelato. Il manufatto stradale oltre ad organizzare il territorio ha anche una sua identità tettonica e formale, la sezione è uno strumento di progetto e rappresentazione che consente, contestualmente, di instaurare relazioni con i luoghi attraversati e di raccoglierne le funzioni, adeguandosi ad esse di volta in volta. Il controllo del tracciato è un tema centrale nella ricerca progettuale, infatti, se da un lato la necessità di specializzazione dei percorsi tende a far diventare il progetto dell'infrastruttura un esercizio ingegneristico, dall'altro l'introduzione delle nuove funzioni necessita di una specializzazione in cui il territorio non può più essere considerato un supporto inerte sul quale esprimere le singole attività di valorizzazione e promozione economica la cui finalità incrocia gli obiettivi di miglioramento dell'abitare e di incremento del benessere solo casualmente. Un modo di operare che ha prodotto e produce sono "allontanamenti" e "sconnessioni" tra la costruzione di nuove strade o l'adeguamento delle esistenti e il sistema territoriale. Allontanamenti e sconessioni sono dovute a politiche di infrastrutturazione e gerarchizzazione dei sistemi viari in cui si perde l'idea di strada a servizio della gente e sostenibile per il territorio e si sostiene l'ipotesi secondo cui l'obiettivo dell'asse di collegamento è consentire lo spostamento di sempre maggiori flussi di veicoli verso porzioni di investimenti che costruiscono scenari e spazi pubblici limitatamente agli interessi di cui sono emanazione.

Sul territorio della Città a rete Madonie-Termini non ci sono in atto progetti di nuova infrastrutturazione, ma gli studi condotti con i programmi del progetto di "Mobilità Urbana Sostenibile e Attrattori Culturali"⁸⁷ (MUSA) consentono di individuare quei fattori di marginalità geografica

86 DARIO COSTI, *Emilia: il palinsesto della strada e la sovrapposizione delle scritture insediative*, op. cit., p. 89.

87 Il Progetto M.U.S.A – Mobilità Urbana Sostenibile e Attrattori culturali è rivolto a favorire lo sviluppo di politiche e interventi innovativi in chiave di sostenibilità economica, sociale e ambientale nelle aree urbane dell'Obiettivo Convergenza: Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. L'iniziativa è promossa dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Funzione Pubblica (DPF) – Ufficio Formazione del Personale della PA (UFPPA) nell'ambito del PON Governance e Azioni di Sistema FSE Ob. Convergenza 2007-2013 Asse E Capacità Istituzionale Ob. Specifico 5.1. Obiettivo principale del progetto è quello di fornire, al più alto numero possibile di Amministrazioni Locali presenti nelle Regioni Obiettivo Convergenza, gli strumenti idonei a rafforzare la propria capacità di governare i problemi della mobilità urbana, in una prospettiva di maggiore sostenibilità.

Tra le finalità principali di M.U.S.A: rafforzare la capacity building della Pubblica Amministrazione in tema di mobilità urbana e di attrattori culturali; individuare e sperimentare modelli e strumenti innovativi per la pianificazione di interventi territoriali sostenibili; avviare una costruzione "partecipata" degli strumenti di riferimento attraverso il coinvolgimento di tutti gli attori locali coinvolti (amministratori, referenti istituzionali, stakeholder...). www.musainnovazione.it.



che ormai da diversi anni sono tra le principali cause di spopolamento del territorio. Il sistema territorio della Città a rete Madonie-Termini è dotato di strumenti di governance territoriale⁸⁸ per creare e governare una strategia di pianificazione locale capace di rivitalizzare le aree interne, caratterizzate da una spiccata ruralità. Il contesto culturale e amministrativo ha consentito che il progetto MUSA potesse sviluppare delle ipotesi di potenziamento della rete di trasporto pubblico locale (Tpl)⁸⁹ per consentire un adeguato miglioramento del sistema policentrico nella rete dei servizi e dei trasporti. Le strategie progettuali con cui intervenire all'interno del progetto MUSA devono tendere alla realizzazione di una mobilità di persone e merci in cui il sistema di trasporto pubblico e il sistema di trasporto privato operino in modo complementare e integrato. Fondamentale in questo processo è la realizzazione del sistema integrato di trasporto e telecomunicazioni che garantisce così il più alto grado di accessibilità e mobilità e la realizzazione di tutti gli interventi di manutenzione e trasformazione, producendo i minori impatti negativi sull'ecosistema, per la più ampia fascia di cittadini e per i potenziali fruitori degli attrattori culturali, paesaggistici, eno-gastronomici e delle attività socio-economiche del territorio⁹⁰.

Le infrastrutture, la mobilità individuano e delimitano gli ambiti territoriali, connotano i suoli e determinano gli assetti morfologici, funzionali e paesaggistici.

«[...], il progetto delle opere infrastrutturali non va inteso solamente come un problema di ingegneria dei trasporti, ma va inserito all'interno di un processo articolato il cui orizzonte sia formulazione di politiche complesse di infrastrutturazione del territorio capaci di mettere in relazione i diversi strati di cui è costituito il palinsesto geografico e culturale di una regione. Le strade devono tornare ad essere degli elementi conformativi del paesaggio, matrici di nuove logiche insediative e di nuove tipologie e in questo senso i progetti di infrastrutture vanno intesi come occasioni per costruire spazi, progetti complessi che sappiano governare un territorio in evoluzione, che siano in grado di dare coerenza a paesaggi tradizionali, da salvaguardare e valorizzare, e ai nuovi paesaggi da ricostruire e/o reinventare, avendo come fine ultimo la definizione di un "paesaggio contemporaneo" da poter consegnare alle future generazioni»⁹¹.

88 Cfr., Strategie di sviluppo nei sistemi territoriali siciliani, p. 8.

89 Il Progetto Musa offre l'occasione di sperimentare nella Città a rete Madonie-Termini una procedura di dialogo strutturato, coordinata da Isfort, che consenta alle Amministrazioni Comunali e all'Ente Parco di definire insieme ai cittadini e agli stakeholder una vision strategica sul futuro del sistema relazionale del territorio, coerente con gli obiettivi del processo di pianificazione già in atto e con criteri di sostenibilità sociale, ambientale ed economica.

90 Cfr., Progetto MUSA, Procedura partecipativa per un sistema di trasporto pubblico per la Città a rete Madonie-Termini a cura della Presidenza del Consiglio dei Ministri Dipartimento della Funzione Pubblica - Ufficio per la formazione del personale delle Pubbliche Amministrazioni, Sviluppo delle capacità di Programmazione strategica e progettuale delle Amministrazioni delle aree urbane per la programmazione delle politiche e degli interventi in tema di sostenibilità, Giugno 2013, p. 4.

91 MONICA BOSIO, STEFANO ROCCHETTO, MARIA CHIARA TOSI, MARGHERITA VANORE, *Nuove strade sul territorio veneziano*, in BERNARDO SECCHI (a cura di), *On Mobility*, op. cit., p. 43.

La necessità di rinnovare le infrastrutture e di specializzarle in ragione delle istanze manifestate dal territorio fa sì che l'esercizio della progettazione intervenga sull'ambiente cercando di ridurre al minimo il consumo di suolo e cercare la massima integrazione con la struttura morfologica del contesto. Gli strumenti con cui il progettista affronta queste istanze sono quelli del disegno, dello studio della sezione, dell'adeguato disegno dei tracciati stradali, dei movimenti di suolo, delle alberature e delle aree a giardino.

La specializzazione della strada assume importante rilievo quando i territori investono risorse verso la creazione di nuove economie legate alla salvaguardia e alla valorizzazione dell'ambiente. Il progetto indaga come adeguare le infrastrutture viarie a forme di fruizione diverse e nuove, coerenti con la specificità dei territori attraversati. L'obiettivo di questo esercizio progettuale è quello della territorializzazione o meglio della riterritorializzazione delle infrastrutture stradali recuperando il paesaggio come valore assoluto per esprimere le peculiarità del territorio.

immagine 66: La rete viaria della Città a rete Madonie-Termini.

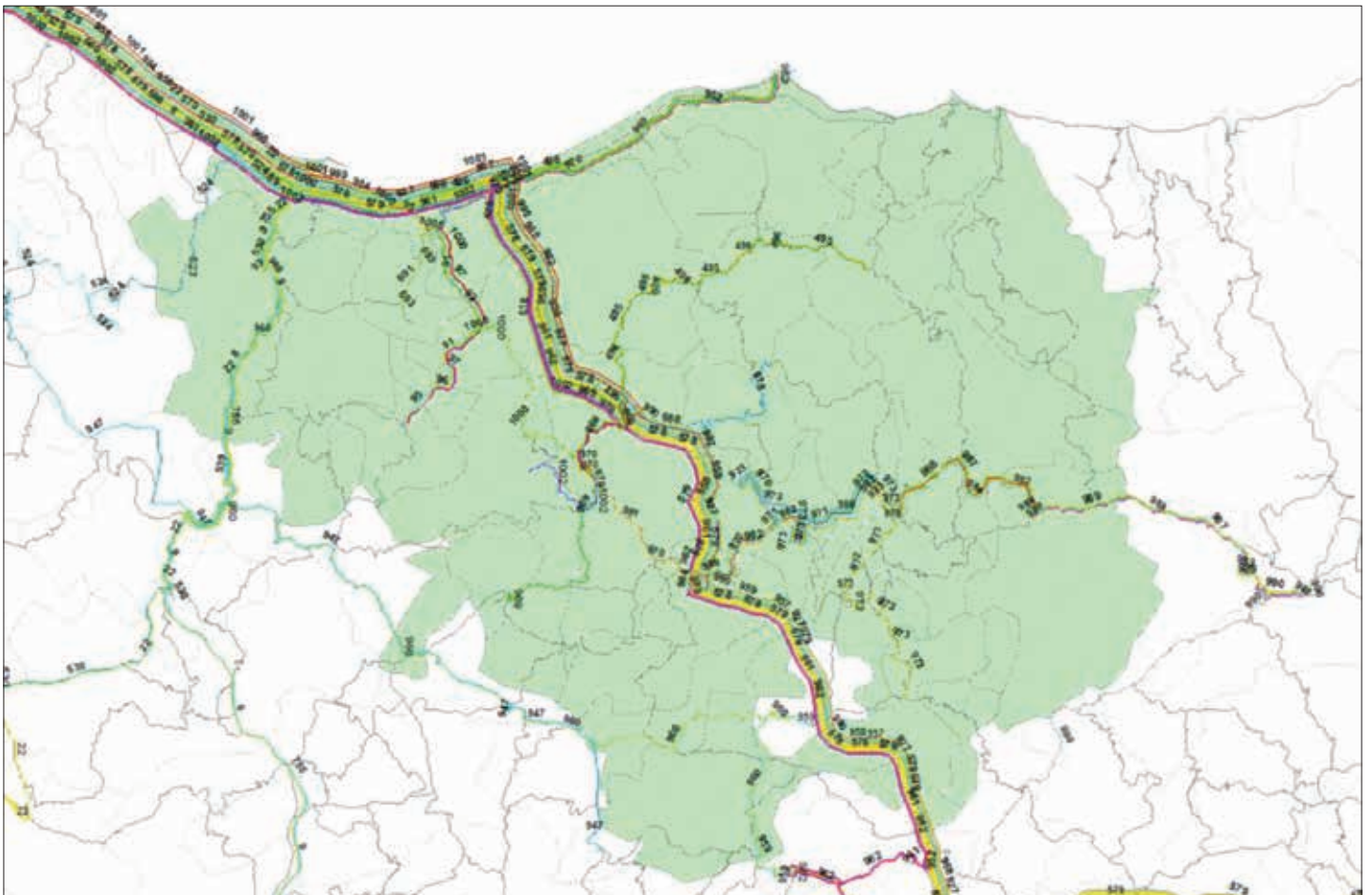
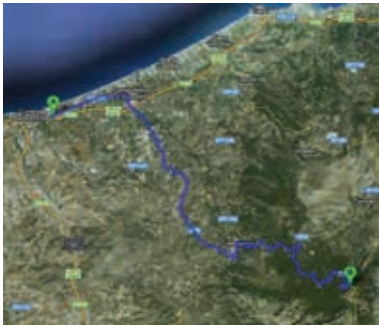
immagine 67: L'anello circolare viario dei comuni a corona delle "Madonie".

immagine 68: L'itinerario svincolo Buonfornello - Piano Zucchi.



immagine 69: Servizi su gomma che interessano l'area della Città a rete Madonie-Termini

immagine 70: La rete dei servizi di TPL interni alla "Città a Rete delle Madonie-Termini"



3.3.1 La "Nuova Stradale Romea": spazi e figure di una strada turistica

Il progetto che segue è un esercizio condotto all'interno della ricerca Prin condotta, per conto del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, nelle Università di Venezia, Torino, Pescara e Palermo. La ricerca si è proposta di indagare in differenti contesti geografici, economici e sociali e entro situazioni insediative, spaziali e funzionali differenti, il ruolo delle infrastrutture della mobilità nella costruzione del territorio ed, in particolare, dei diversi paesaggi della metropoli contemporanea⁹². L'esigenza del progetto di questa strada nasce alla luce dell'inserimento della Strada Statale Romea (SS 309) in un contesto del tutto nuovo definito dalla possibile realizzazione della strada "Nuova Romea Commerciale"⁹³ E55 strada a



immagine 71: Inquadramento geografico.

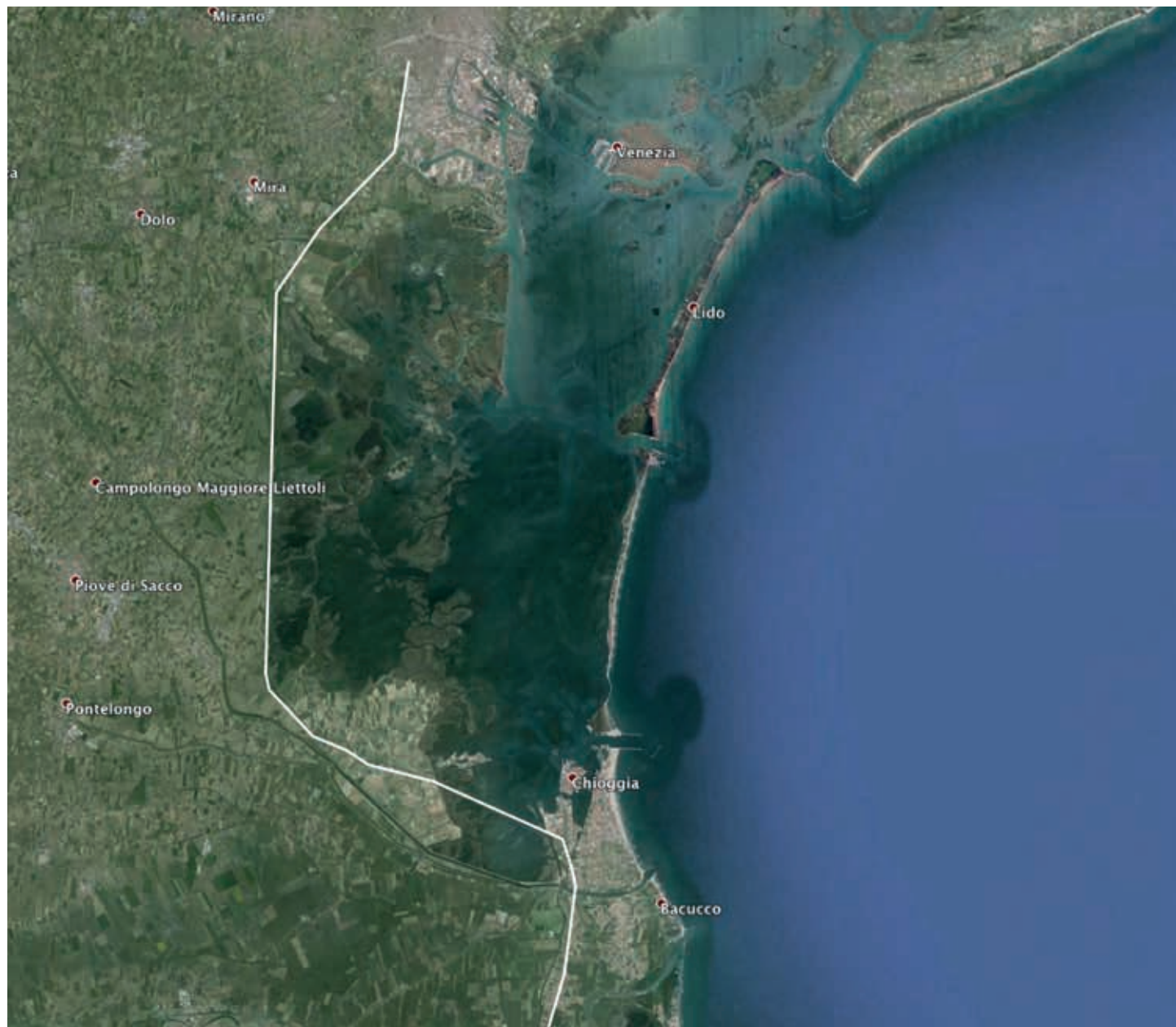
Pagina a fianco

immagine 72: Il tratto di strada interessato da questa progettazione è caratterizzato dai sistemi ambientali, tanto quelli agricoli, quanto quelli naturali.

immagine 73: vista dell'infrastruttura nel suo andamento planimetrico nel contesto geografico. Le potenzialità attrattive comunicative di questo collegamento scaturiscono dalla particolarità del sistema territoriale.

92 Ministero dell'Istruzione, della Ricerca, dell'Università (MIUR), Progetti di rilevante interesse nazionale (PRIN) anno 2006, Responsabile scientifico Bernardo Secchi. Referenti locali: Università IUAV di Venezia, Bernardo Secchi (responsabile), Monica Bosio, Marialuisa Dus, Lorenzo Fabian, Serena Maffioletti, Carlo Magnani, Moira Morsut, Paola Pellegrini, Traudy Pelzel, Stefano Rocchetto, Roberto Sordina, Maria Chiara Tosi, Margherita Vanore, Paloa Viganò. Università di Chieti Pescara: Rosario Pavia (responsabile), Sebastiano Carbonara, Ottavia Aristone, Antonio Clemente, Antonio di Campi, Roberta di Ceglie, Matteo di Venosa, Raffaele Massacesi, Natascia Potalivo, Francesco Renalli, Romina Rauli, Danilo Romagni, Piero rovigatti, Piera Verdecchia. Politecnico di Torino: Antonio de Rossi (responsabile), Gustavo Ambrosini, Paolo Antonelli, Alessandro Armando, Liliana Barazzetta, Mauro Berta, Francesca Camorali, Massimo Crotti, Andrea Delpiano, Roberto Dini, Giovanni Durbiano, Carlo Giammarco, Mattia Giusiano, Davide Rolfo. Università di Palermo: Roberto Collovà (responsabile), Gabriele Adamo, Maria Di Gregorio, Mario Gurrieri, Teresa La Rocca, Maria Eliana Madonia.

93 L'opera è destinata ad attraversare trasversalmente l'Italia centrale e nordorientale, partendo da Orte (Viterbo) e proseguendo a Nord verso Perugia, Ravenna, fino a Mestre, lungo un percorso di 396 chilometri. Un ulteriore segmento è poi dedicato a connettere Orte a Civitavecchia. Per il tratto della E55, attualmente servito dalla SS309, oggi a due corsie ma non adeguabile per via dei numerosi condizionamenti al contorno presenti sul suo percorso, si prevede la realizzazione di un itinerario autostradale con due corsie per senso di marcia di tipo A (autostrada extraurbana), ad eccezione del tratto finale di collegamento tra la barriera di Mestre ed il Passante di Mestre, per il quale, a causa dei vincoli presenti, risulta preferibile l'adozione del tipo B (strada extraurbana principale). Per il tratto della E45, attualmente a due corsie per senso di marcia, si prevede invece l'adeguamento e la messa in sicurezza, in modo da elevare gli standard di sicurezza e di funzionalità. Il progetto preliminare è stato approvato in ottobre 2010, la sua realizzazione ad oggi è incerta, risale al novembre del 2013 l'approvazione del progetto preliminare, ma ancora non ci sono informazioni circa la valutazione degli aspetti economici e finanziari. Indagini curate dall'Osservatorio Territoriale Infrastrutture del Nord Est (OTI Nordest)



traffico selezionato con caratteristiche autostradali). La statale Romea in questo nuovo scenario si offre alla ricerca progettuale per la sua riqualificazione tesa a fare acquisire nuove forme di fruizione, coerenti con le specificità dei territori attraversati.

La riqualificazione della strada statale Romea rientra nella programmazione di interventi previsti dall'ANAS per il decennio 2003-2012. Questo progetto è fortemente relazionato ad una serie di altre infrastrutture previste nel territorio ferrarese e che possono valorizzare in modo importante il territorio costiero promuovendo lo sviluppo e la crescita di un'area che ora è scollegata dalla rete infrastrutturale nazionale. In questo contesto entrano in gioco da Nord l'Autostrada Noga-Mare, la futura E55, l'Idrovia Ferrarese, il Parco del Delta, la futura Autostrada Ferrara-Mare-Cispadana e il Porto di Ravenna. Una volta completato il quadro infrastrutturale previsto dalla varie intese e piani di sviluppo, la SS.309 Romea può diventare una strada a scorrimento lento ad uso esclusivamente locale ed a valenza residenziale-turistica. L'attuale priorità invece è rappresentata dalla messa in sicurezza della strada che è riconosciuta come quella con la più alta percentuale di mortalità annue d'Italia.

Il progetto prevede la realizzazione di numerosi interventi sul tracciato con l'obiettivo di trasformare la Statale Romea in una strada del Parco in cui procedere a velocità ridotta stabilendo delle relazioni con la nuova Romea, E55, valorizzando il territorio del Mezzano, evitando di diventare alternativa alla nuova strada e contestualmente garantendo il collegamento tra le due infrastrutture per consentire l'accesso al parco⁹⁴. Il progetto di messa in sicurezza della Strada Statale 309 è teso secondo la volontà di ANAS e delle amministrazioni locali alla sua trasformazione in una strada



immagine 74: Le schede di intervento predisposte da ANAS per la messa in sicurezza e la riqualificazione della Strada Statale 309 in funzione della costruzione della nuova infrastruttura per il trasporto delle merci che deve liberare la Statale Romea dal traffico pesante.

si propone di: documentare la dotazione e l'eventuale situazione di deficit infrastrutturale che grava sull'economia del Nord Est, nonché sollecitare possibili azioni per superare, o quanto meno ridurre, tale deficit. Monitorare periodicamente i progetti riguardanti la realizzazione di nuove opere, con la finalità di fornire elementi per azioni di pressione e di controllo sugli stati di avanzamento. Arricchire la lettura sulla dotazione regionale del sistema infrastrutturale di trasporto con un'analisi sull'organizzazione dei servizi logistici, che comprendono anche l'attività di trasporto. In tal modo è possibile misurare, seppure a grandi linee, il grado di maturità ed efficienza logistica del sistema, per capire se e quanto i problemi di viabilità dell'area possono essere imputati ad una non corretta organizzazione dei flussi, piuttosto che ad una carenza infrastrutturale. www.otinord.it.

⁹⁴ Progetto Territorio. Piazzaforte Nazionale Romagnola, Territorio Snodo tra il Corridoio Adriatico e le direttrici trasversali Cispadana e Transpadana. Scheda di intervento n. 7: "Riqualificazione della SS.309 "Romea". A cura di: Provincia di Ferrara, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Nomisma, UTECO. Ravenna, 2003, p.1.



immagine 75: Il programma di interventi previsti da ANAS sull'attuale Strada Statale 309.

turistica, una strada-parco che consente l'accesso al territorio del Parco del Delta. La strada statale Romea si estende tra Mesolo e Ravenna per circa cinquantotto chilometri, nella totalità del suo tracciato o attraversa o è tangente le aree del parco del Delta. Costituisce parte di un percorso di notevole interesse storico ricalcando, in parte, il tracciato della via Romea che collegava Venezia a Roma. Strada che aveva un importante ruolo commerciale, oltre a costituire una via di transito per i pellegrini cristiani diretti a Roma. Oggi è una strada fondamentale per il traffico delle merci, nota anche come la strada più pericolosa di Italia per i numerosi incidenti che ogni anno ne segnano la storia. L'immagine della Statale Romea è segnata da tendenze di spawl urbano. Lo spazio della strada è uno spazio disseminato di oggetti, abitazioni, centri commerciali, centri di produzioni, ecc., una strada sulla quale si sposta una popolazione sempre più nomade. La tendenza alla mobilità genera una nuova percezione del territorio, genera nuovi paesaggi maggiormente frammentati in cui i riferimenti visivi sono le insegne delle attività che la strada serve. Nell'ipotesi della costruzione della Nuova Romea la strada Statale Romea non può più essere pensata come un nastro su cui scorrono i flussi di traffico; la strada per sue condizioni intrinseche, di origine storiche culturali piuttosto che di valenza economica e commerciale, deve essere considerata come parte fondamentale di un paesaggio contraddittorio. I margini di questa infrastruttura determinano l'immagine di questi luoghi caratterizzati dalle sedimentazioni che il tem-

po ha prodotto. La Romea è oggi un'infrastruttura su cui l'esercizio della progettazione è chiamato ad intervenire non tanto per aspetti di ordine funzionale e tecnico ma per le sue esigenze di configurazione, "figurabilità"⁹⁵, riattribuzione di senso agli elementi della geografia urbana e territoriale⁹⁶.

«[...] il progetto di una strada risponde, oltre che a specifiche esigenze di funzionamento infrastrutturale, a richieste di riqualificazione urbana, paesaggistica e ambientale, morfologica e funzionale delle nodalità, alle pause rurali o non costruite presenti lungo la direttrice, alla necessità di servire vecchie e nuove centralità, contribuendo anche alla definizione del carattere di un territorio. Si tratta di paesaggi che associano spesso, lungo la linea del tracciato stradale, "eccellenza" ad "ordinarietà", e la ricerca di una rinnovata "qualità" – ambientale, paesaggistica, insediativa, deve necessariamente riguardare entrambi questi aspetti»⁹⁷.

Le indagini che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha condotto sui luoghi della Statale Romea ha individuato delle criticità che costruiscono un'occasione per l'esercizio del progetto di architettura nella definizione dello spazio della strada. Il progetto nella sua azione è chiamato a rispondere alle esigenze di salvaguardia, conservazione e ri-configurazione del territorio svelando il suo paesaggio. Di seguito le problematiche individuate per il progetto della Statale Romea:

- Mancanza dell'identità come "strada di un Parco" nella logica di turismo durevole.
- Presenza di infrastrutture stradali di interesse nazionale in aree sensibili (Unesco, SIC/ZPS e aree protette).
- La strada come elemento di separazione ed interruzione fra importanti aree di interesse conservazionistico (SIC/ZPS).
- Disordine e discontinuità del paesaggio (aree industriali, aree urbane, aree rurali, aree di elevato interesse naturalistico).



immagine 76: Sistema territoriale della Statale Romea. Componenti insediative, paesaggistiche, storico-culturali, infrastrutturali.

95 Cfr., nota 84 p. 35.

96 *Progetto Territorio. Piattaforma Nazionale Romagnola, Territorio Snodo tra il Corridoio Adriatico e le direttrici trasversali Cispadana e Transpadana*. Scheda di intervento n. 7, op. cit. p. 3

97 *Progetto Territorio. Piattaforma Nazionale Romagnola, Territorio Snodo tra il Corridoio Adriatico e le direttrici trasversali Cispadana e Transpadana*. Scheda di intervento n. 7, op. cit. p. 3

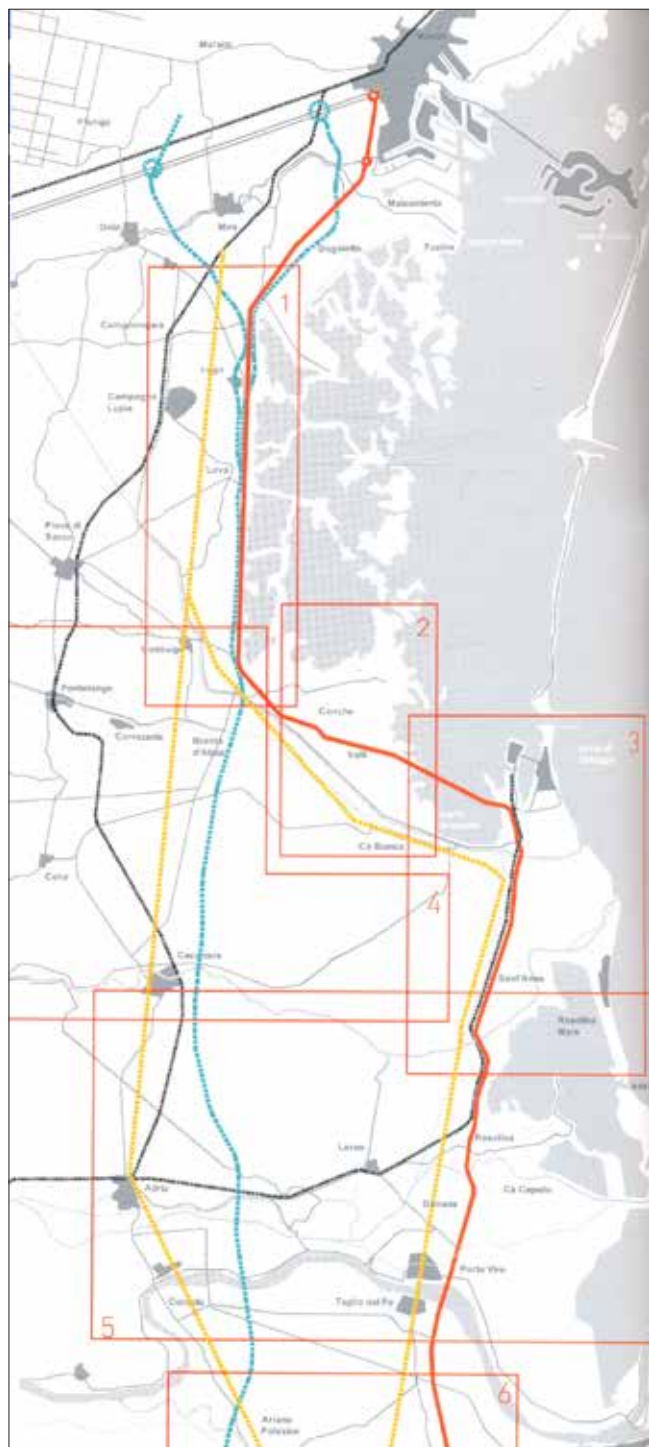


immagine 77: Ambiti tematici della Statale 309 Romea.

- Sicurezza delle vie di comunicazione per l'uomo e per la fauna.
- Obiettivi di un Progetto Europeo – Programma Interreg IV C.
- Condivisione della problematica e creazione di un gruppo di lavoro interdisciplinare fra i diversi partner nazionali e stranieri coinvolti nel progetto, al fine di:
 - Identificare le strade come "strade di Parco"
 - Divulgare il modello di turismo durevole rivolto agli esercizi che operano sull'area.
 - Creare corridoi ecologici e misure di difesa al corridoio.
 - Realizzare Buffer zone e aree di compensazione.
 - Realizzare delle linee guida metodologiche da applicare in casi simili (esportazione di *best practice*).⁹⁸

Il progetto è lo strumento con cui la ricerca può determinare, a partire dalle condizioni attuali di utilizzo il futuro della Statale Romea. La ricerca condotta dal gruppo di progettazione composta da Maria Luisa Dus, Serena Maffioletti, Roberto Sordina, dal tema: La "Nuova Strada Romea": spazi e figure di una strada turistica⁹⁹, è finalizzata a:

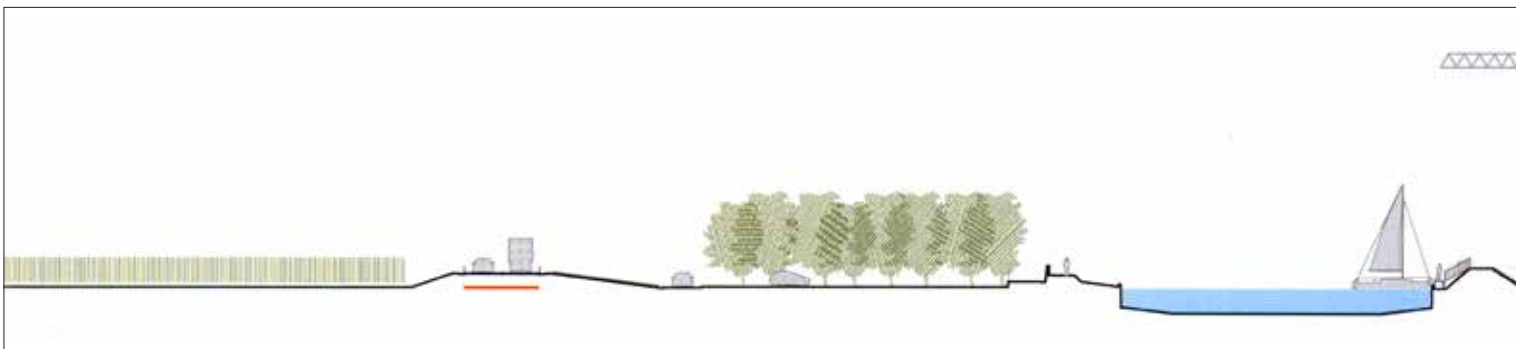
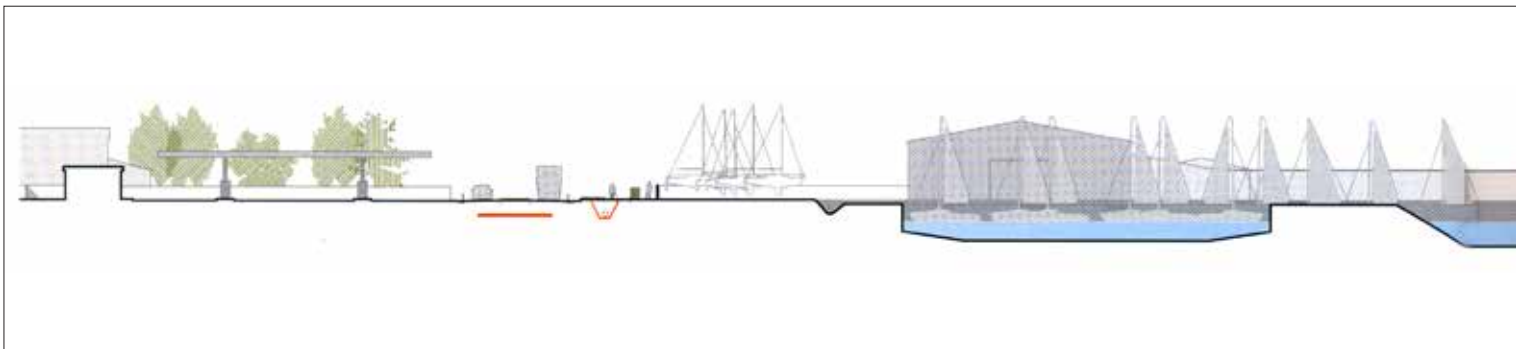
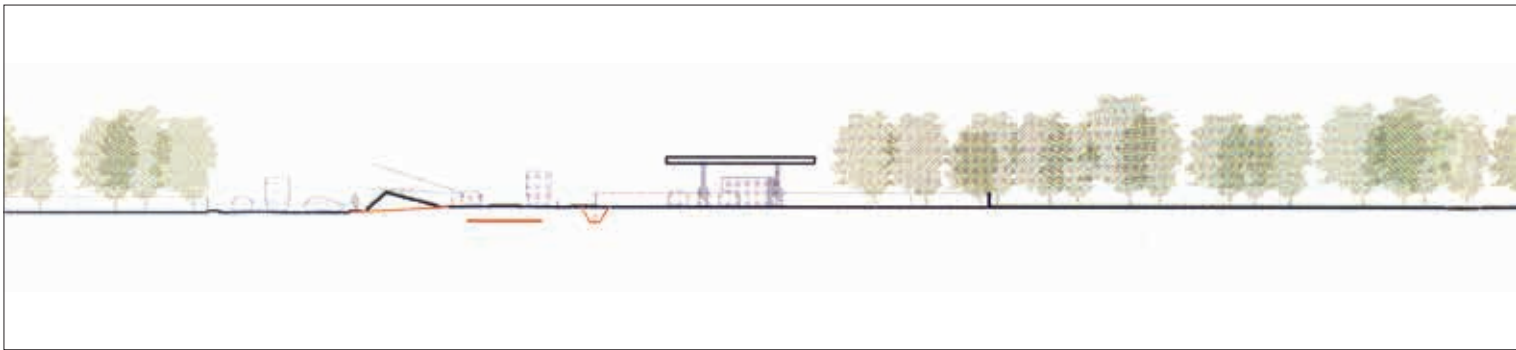
«[...] definire gli elementi di innovazione capaci di concorrere alla trasformazione della SS 309 in una strada totalmente rinnovata: in un'opera infrastrutturale di connessione tra il sistema insediativo litoraneo e quello delle città e degli insediamenti agricoli di antica fondazione che danno forma al retroterra»¹⁰⁰.

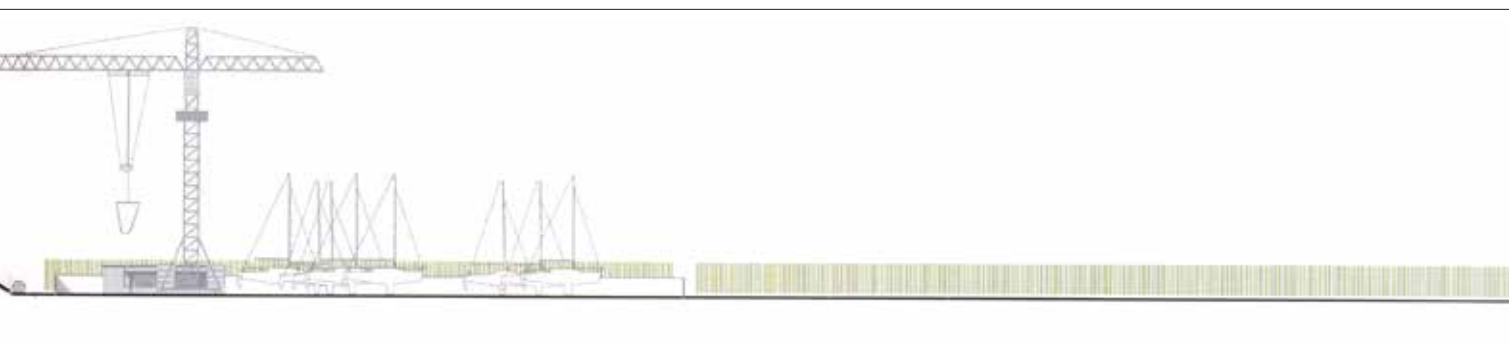
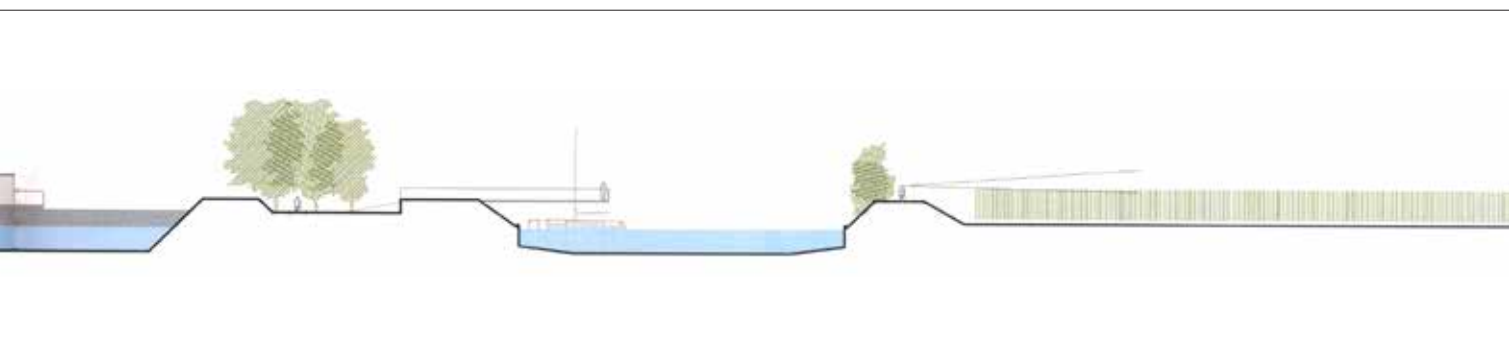
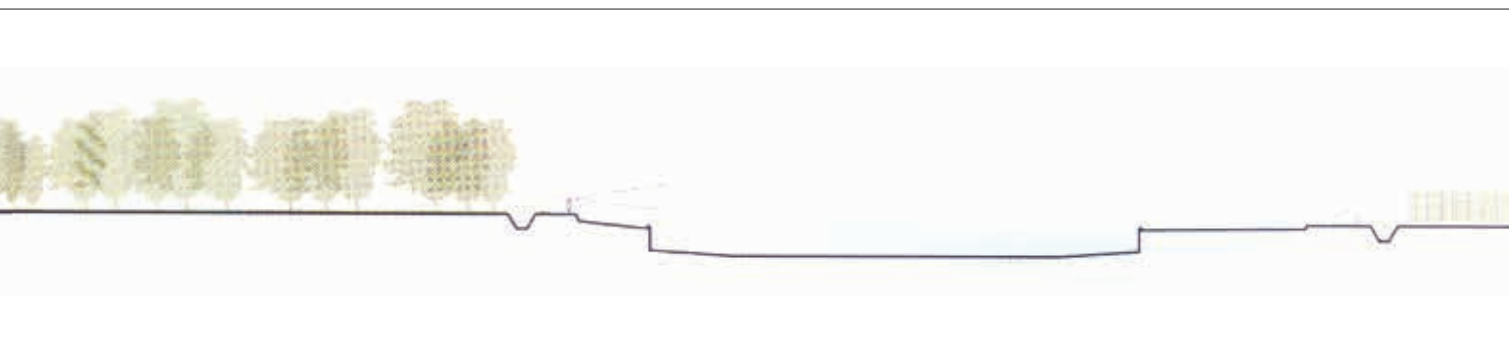
Il progetto ha come obiettivo quello di trasformare la Strada Statale Romea in una strada turistica, ovvero una strada capace di diventare strumento di riqualificazione morfologica del territorio, dei suoi paesaggi, dei centri urbani attraversati e contemporaneamente strada che è figura, immagine, spazio capace di connettere e

98 *Progetto Territorio. Piattaforma Nazionale Romagnola, Territorio Snodo tra il Corridoio Adriatico e le direttrici trasversali Cispadana e Transpadana*. Scheda di intervento n. 7, op. cit. p. 3

99 Ricerca condotta all'interno del Prin 2006 coordinata da Bernardo Secchi sul tema: Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano: *linee guida per un progetto integrato*.

100 MARIA LUISA DUS, SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, *La "Nuova Strada Romea": spazi e figure di una strada turistica*, in BERNARDO SECCHI (a cura di) *On Mobility*, op. cit., p. 49.







caratterizzare l'insieme degli ambiti territoriali attraversati. Il progetto tende a definire delle linee guida capaci di dare forma a concetti quali: continuità identitaria, rispondenza funzionale, riqualificazione morfologica¹⁰¹.

La ricerca progettuale ha posto in essere una prima analisi sulla strada Statale Romea nel tratto tra lo svincolo di Comacchio e Mestre ed è tesa ad evidenziare ambiti tematici omogenei, una lettura che ha consentito di individuare sei aree:

1. la Romea del Taglio Nuovissimo;
2. la Romea delle marine articolata in: la Romea commerciale, la Romea del centro di Valli, la Romea dei paesaggi lagunari;
3. la Romea degli orti articolata in:
La Romea del mercato degli orti,
La Romea di Sant'Anna, la Romea del bosco Nordio;
4. la Romea delle bonifiche monumentali
5. la Romea dei conflitti (dei siti archeologici, degli insediamenti commerciali, dell'autodromo);
6. la Romea dei paesaggi agrari¹⁰².

101 MARIA LUISA DUS, SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, *La "Nuova Strada Romea": spazi e figure di una strada turistica*, in BERNARDO SECCHI (a cura di) *On Mobility*, op. cit., p. 49.

102 MARIA LUISA DUS, SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, *La "Nuova Strada Romea": spazi e figure di una strada turistica*, in BERNARDO SECCHI (a cura di) *On Mobility*,

Pagine precedenti

immagine 78: Progetto per gli ambiti 2 e 3, la Romea delle Marine, la Romea del centro di Valli. La strada ridefinita nel suo assetto planimetrico da una nuova identità ai luoghi attraversati, riqualifica gli ambiti urbani e interviene sulla percezione dell'ambiente.

immagini 79 - 80 -81: Sezioni della strada con i sistemi ambientali e urbani attraversati.

In alto

immagine 82: Progetto per l'ambito 3, la Romea degli Orti nel tratto indicato come la Romea di Sant'anna.



I progettisti si rendono subito conto che si trovano di fronte ad un ambito territoriale estremamente eterogeneo, interessato da continui processi di trasformazione che spesso sono particolarmente invasivi rispetto al territorio agricolo e ai centri urbani. Il progetto della strada turistica oltre a risolvere i problemi di ordine tecnico e le istanze funzionali legate al territorio pone l'accento sulla necessità di costruire una propria identità capace di rendere conto tanto dei luoghi attraversati quanto della necessità di avere una propria riconoscibilità capace di radicarsi nella memoria collettiva. Il gruppo di progettazione sostiene che il progetto deve essere in grado di sviluppare una sua propria sintassi, capace di rendere palese il modo con cui la strada stessa si relaziona ai diversi contesti, concorrendo alla costruzione delle identità locali e del paesaggio¹⁰³. La trasformazione della strada da commerciale a turistica comporta la necessità di trovare una nuova morfologia al tracciato segnato da pause, momenti dedicati all'osservazione e al riposo, la scelta di questi punti e la ridefinizione della sezione stradale, occasione per occasione, consentono al gruppo di progettazione di utilizzare la sezione come strumento per la ridefinizione delle condizioni al contorno nel nuovo assetto stradale in spazi inclusivi e capaci di rispondere alle istanze che provengono dal territorio.

op. cit., p. 52.

103 Cfr., MARIA LUISA DUS, SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, *La "Nuova Strada Romea": spazi e figure di una strada turistica*, in BERNARDO SECCHI (a cura di) *On Mobility*, op. cit., p. 52.



immagine 83: approfondimento del progetto della Romea di Sant'Anna con l'inserimento di barriere acustiche e i sistemi per aumentare la sicurezza dei pedoni

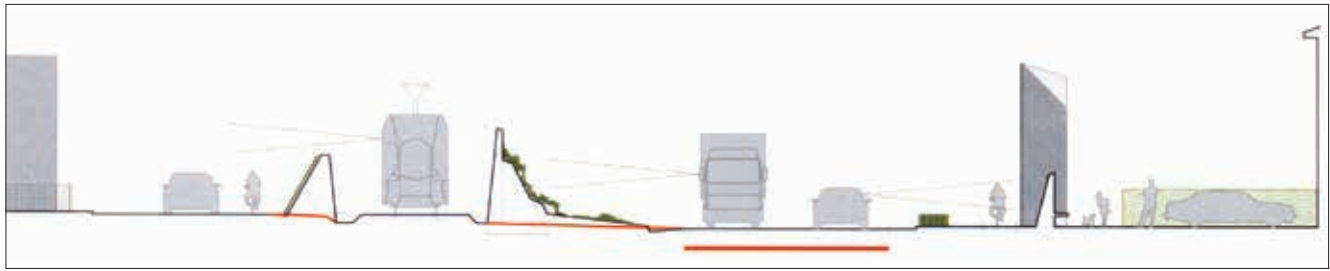
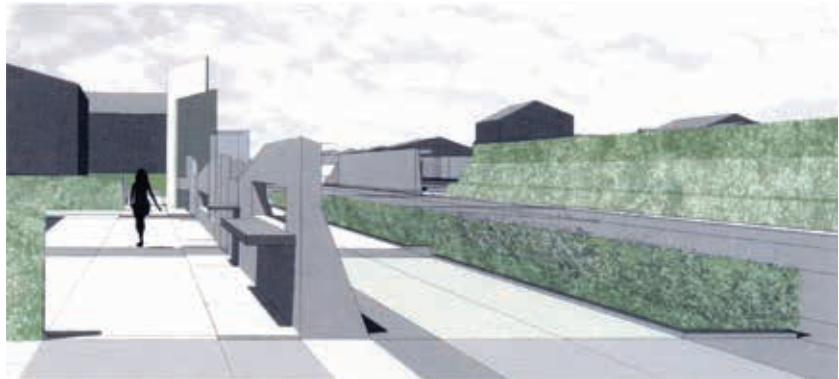


immagine 84 - 85: Sezioni di progetto della Romea di Sant'Anna, le barriere acustiche sono pensate come dispositivi ottici per definire lo spazio dei luoghi e contestualmente migliorare la percezione della sicurezza lungo il percorso

immagini 86 - 87: viste del progetto. Viene evidenziato il rapporto spaziale e dimensionale dei percorsi pedonali con le piste ciclabili e con la strada.



3.3.2 Una strada-paesaggio per l'Appennino reggiano: la Strada Statale del Cerreto

La strada statale 63 del Valico del Cerreto (SS 63), che conduce fino a Reggio Emilia, è una strada statale che collega la Toscana all'Emilia-Romagna. Ha inizio nel comune di Aulla, da una diramazione della strada statale 62 della Cisa; si dirige verso l'Appennino Tosco-Emiliano, toccando Fivizzano, Sassalbo, valica il Passo del Cerreto, dove la strada entra in Emilia-Romagna, attraversa Collagna, Busana, Castelnovo ne' Monti, Casina, Puianello, Rivalta, entra poco dopo a Reggio Emilia, ed esce a nord della città. Dopo la città emiliana, attraversa Cadelbosco di Sopra, Cadelbosco di Sotto, Santa Vittoria e arriva a Gualtieri, sul fiume Po, dove si immette nel tratto provinciale della ex strada statale 62 della Cisa. Per l'Appennino è di notevole importanza essendo la strada principale che permette di raggiungere posti di grande interesse quali la Pietra di Bismantova, il Parco Nazionale dell'Appennino Tosco-Emiliano e altre zone turistiche.

La strada Statale 63 si sviluppa sul tracciato della via Francigena che collega Canterbury con Roma e si innesta sui più importanti cammini di pellegrinaggio della storia della religione cristiana in Europa. Una strada, un percorso che non può essere immaginato come un semplice collegamento, è il "luogo del pellegrino", qui si compie il suo viaggio da e per i luoghi santi della religione cristiane¹⁰⁴. Il nome della strada è legato a al fenomeno dei pellegrinaggi, infatti la strada assume il nome di "Francigena" perché collega il centro del mondo cristiano, Roma, con i luoghi in cui si sono sedimentati i culti legati ai santi in territorio francese. L'immagine della strada è legata, nel primo momento della sua fruizione, alla sua funzione di collegamento tra le mete di pellegrinaggio da resti di antichi tracciati, tronchi di vie romane e altri percorsi ormai andati in rovina. Il fenomeno dei pellegrinaggi, però, muove intere popolazioni e genera economie che danno vita alla trasformazione del percorso in un vero e proprio asse attrezzato, dotato di dispositivi di difesa, abbazie, mansioni, alberghi e ospedali, pievi e chiese, croci, fonti e cippi, situati in posizioni strategiche per dare assistenza, indicazioni e protezioni ai viandanti e ai pellegrini¹⁰⁵. Come tutte le vie che ricalcano percorsi storici, la via Francigena non è pensata per raggiungere il più velocemente possibile i punti di partenza e arrivo, ma persegue la volontà di servire il numero più alto possibile di centri abitati



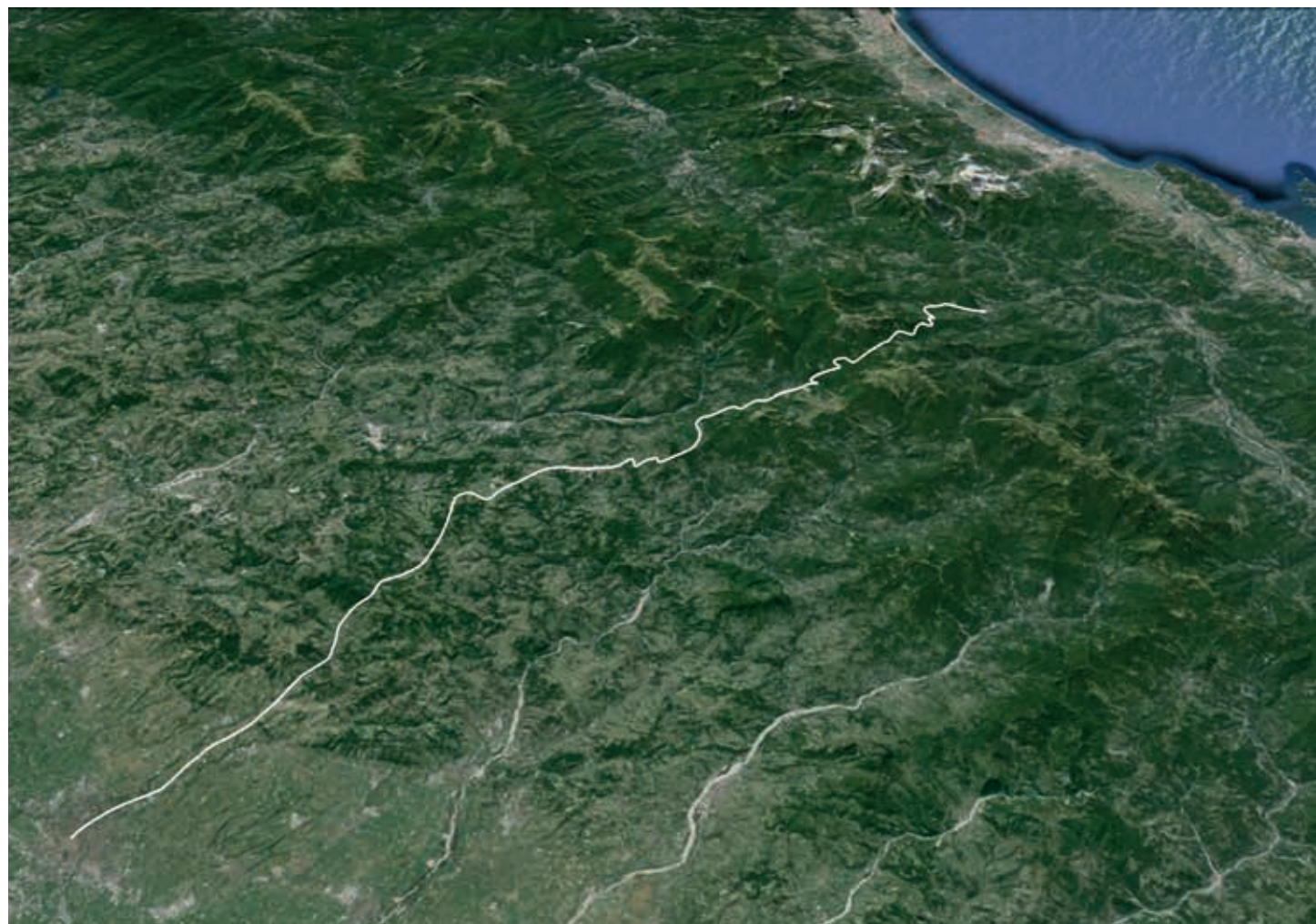
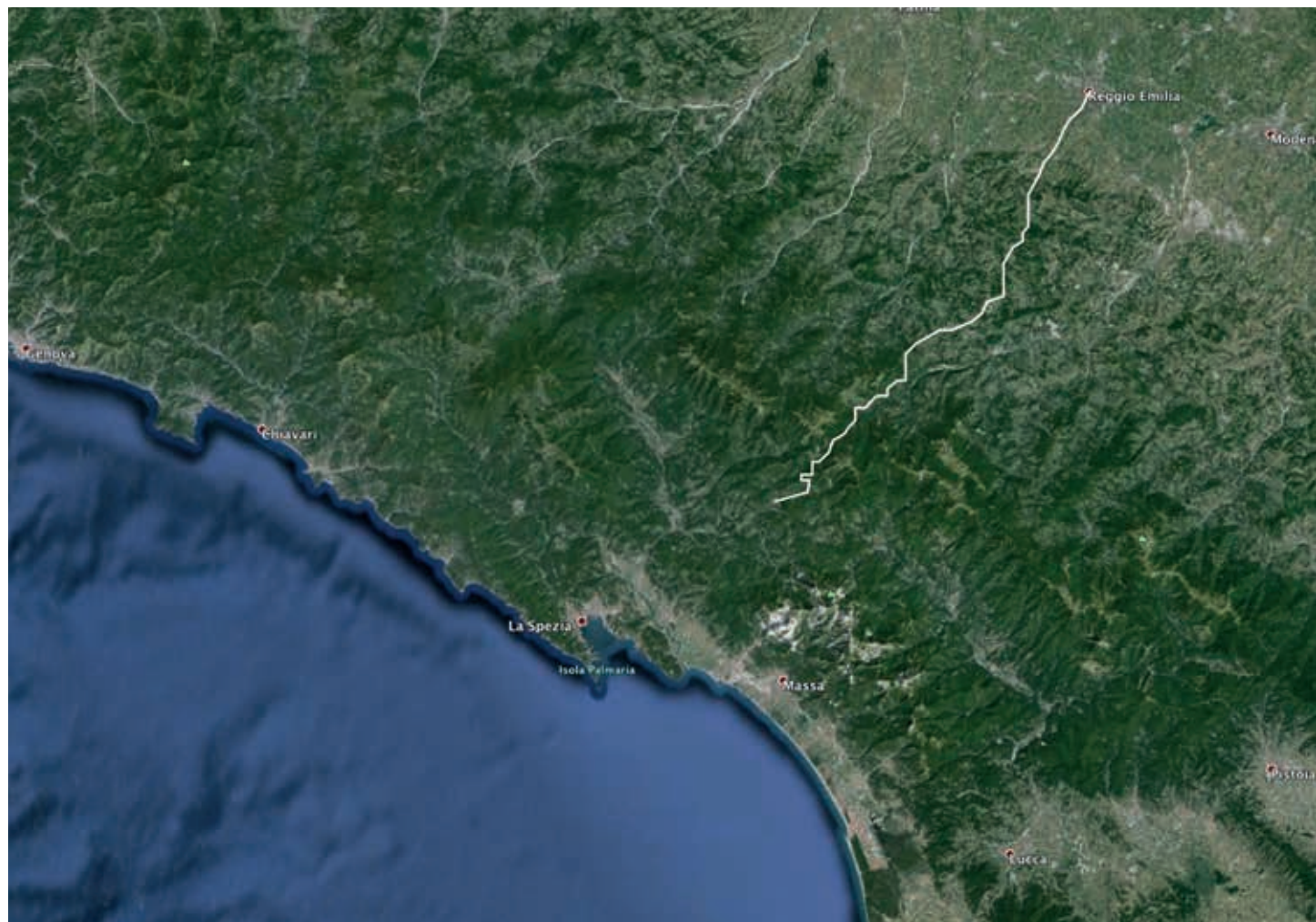
immagine 88: Inquadramento geografico.

Pagina a fianco

immagine 89 - 90: la Strada Statale 6e del Cerreto collega la costa della Toscana all'Emilia superando l'Appennino e attraversando il Parco Nazionale dell'Appennino Tosco-Emiliano.

104 Cfr., EMANUELA MORELLI, *Strade e Paesaggi della Toscana. Il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, Alinea, Firenze 2007, p. 53.

105 Cfr., EMANUELA MORELLI, *Strade e Paesaggi della Toscana. Il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, op. cit., p. 58.





«[...] tanto da dover parlare piuttosto di una sorta di territorio-strada, cioè di un'intera area svolgente funzione di collegamento viario»¹⁰⁶.

La via si identifica con un percorso di purificazioni dove vengono annullate le differenze tra il pellegrino povero e quello più facoltoso. Si creano le condizioni per cui lungo il percorso si verificano scambi e intrecci tra culture e tradizioni diverse che così possono essere diffuse. La via Francigena nel suo essere percorso che collega luoghi lontani connette nel suo svolgersi influenze culturali distanti, determinando la contaminazione delle arti tradizionali, come l'architettura. I fenomeni di contaminazione hanno influito sulle identità territoriali determinando la nascita di nuovi paesaggi. La via Francigena diventa un importante luogo in cui si manifestano le attività sociali dell'Europa altomedievale, da questa via inizia una nuova colonizzazione del territorio in cui il pellegrinaggio perde il suo valore e indebolisce anche l'identità del percorso storico. Nel 1994 la via Francigena, Il cammino di Santiago de Compostela vengono dichiarati dal Consiglio d'Europa "Itinerario Culturale Europeo", per consentire l'attivarsi di politiche di salvaguardia e valorizzazione del patrimonio monumentale e artistico a questo sistema territoriale e paesaggistico rappresentativo dell'identità culturale europea nella diversità della sua costruzione¹⁰⁷.

In epoca moderna la strada subisce un importante cambio di percorso con la realizzazione della "via Militare del Cerreto"¹⁰⁸, che segna lo svilup-



immagine 91 La Statale del Cerreto è fortemente condizionata nel suo tracciato dalla complessa morfologia del territorio attraversato. Aspetti naturalistici si relazionano a fatti urbani, la strada svela il paesaggio e ne racconta la sua complessa storia e la sua identità.

106 EMANUELA MORELLI, *Strade e Paesaggi della Toscana. Il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, op. cit., p. 58.

107 EMANUELA MORELLI, *Strade e Paesaggi della Toscana. Il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, op. cit., p. 60.

108 Cfr., EMANUELA MORELLI, *Strade e Paesaggi della Toscana. Il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, op. cit., p. 116.

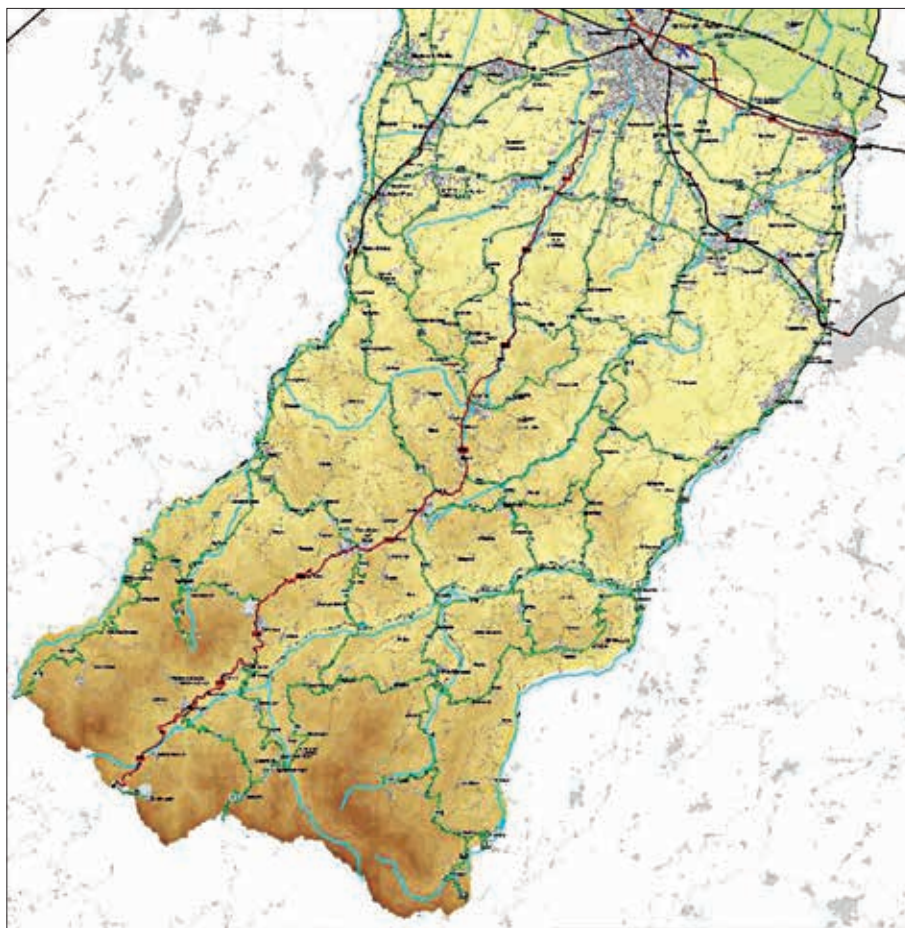


immagine 92: La Pietra di Bismantova vista dalla strada. Caratterizza e domina l'immagine di questi territori contribuendo a costruire il paesaggio della Strada Statale del Cerreto.

immagine 93: Il monte Cadivoila, altro elemento dei paesaggi della Strada Statale del Cerreto, sulla sommità il progetto prevede la costruzione di una Sspicola che sbalza dalla montagna.

immagine 94: I paesaggi dell'Appennino Tosco-Emiliano e il campo lungo che caratterizza la percezione del territorio dalla strada.

immagine 95: Il sistema territoriale della Strada Statale 63, Strada del Cerreto, tra Reggio Emilia e il Passo del Cerreto.

po di questa via verso la Romagna superando l'Appennino e dando vita alle società che abitavano la montagna. Un insieme di opere infrastrutturali che creano "una nuova montagna" in quanto innescano profondi processi di trasformazione grazie ad una maggiore accessibilità e ad una maggiore fruibilità¹⁰⁹. La costruzione del nuovo tracciato provoca profonde trasformazioni nell'assetto dell'intero sistema territoriale modificando i sistemi ambientali per sostenere le nuove esigenze di sostentamento per le comunità in espansione. Inizia sul territorio un importante processo di trasformazione che porta le coltivazioni sempre più ad alta quota, il disboscamento dei versanti per la produzione di legname, innescando processi che trasformano radicalmente il paesaggio nella sua componente ambientale e di conseguenza negli aspetti sociali, culturali ed economici¹¹⁰.

Il disegno per il nuovo segmento della Strada Statale del Cerreto si inserisce nel contesto delle consulenze progettuali che attiva ANAS¹¹¹ nel corso della programmazione per la definizione del tracciato che propone alla

109 Cfr., EMANUELA MORELLI, *Strade e Paesaggi della Toscana. Il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, op. cit., p. 116.

110 Cfr., EMANUELA MORELLI, *Strade e Paesaggi della Toscana. Il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, op. cit., p. 116.

111 ANAS. "Azienda Nazionale Autonoma delle Strade", è il gestore della rete stradale ed autostradale italiana di interesse nazionale. È una società per azioni il cui socio unico è il Ministero dell'Economia ed è sottoposta al controllo ed alla vigilanza tecnica ed operativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

immagine 96: La Provincia prevede di realizzare una strada con sezione tipo C1 con due corsie di ml. 3,75 e due banchine bitumate di ml. 1,50 per complessivi ml. 10,50. La nuova strada è prevista completamente interrata ad una profondità media di 2.00 mt. Le cunette stradale sono alla francese di larghezza 1.60 mt. e con profondità tale da scolare le acque meteoriche. Per quanto riguarda la protezione dal rumore del traffico viene indicato l'utilizzo di dune fonoassorbenti utili anche come elementi di mimesi per contribuire a mitigare l'impatto ambientale. Tutto il nuovo percorso prevede l'affiancamento di piste ciclopedonali.

Provincia di Reggio Emilia con l'obiettivo di migliorare il collegamento dei centri dell'alto appennino reggiano con Castelnovo ne' Monti, principale centro urbano del territorio e sede di buona parte dei servizi pubblici di tutta la zona montana. Il gruppo di progettazione costituito da Serena Maffioletti e Roberto Sordina approfondisce per conto della Provincia di Reggio Emilia il tratto di strada individuato nel progetto ANAS con la "variante Castelnovo ne' Monti - Cavarezza"¹¹² che forma il collegamento con Garfagnolo/La Colombara e Costa de' Grassi. L'ANAS nel 2010 approva il progetto definitivo per la messa in sicurezza e l'ammodernamento della Strada Statale del Cerreto.

Il gruppo di progettazione affronta il tema della trasformazione dell'infrastruttura con la consapevolezza che l'utenza della strada è vasta e diver-

112 Provincia Di Reggio Emilia, Ufficio di presidenza, Strada Statale 63 dalla città al Passo del Cerreto. Pianificazione provinciale e interventi di razionalizzazione della SS 63



sificata, costituita da un grande numero di viaggiatori e dai turisti che la percorrono per raggiungere la costa ligure e toscana e da quanti si rivolgono all'Appennino come luogo del tempo libero. Le intenzioni di progetto sono tese a sviluppare la nuova infrastruttura in modo che il collegamento tra i centri sia più agevole ed efficace, e che la strada acquisisca un nuovo carattere capace di valorizzare le peculiarità ambientali del paesaggio dell'Appennino.

«Viaggiare, potendo osservare; viaggiare, potendo sostare; viaggiare, potendo comprendere; viaggiare nella certezza dei tempi di percorrenza; viaggiare serenamente e in sicurezza: sono queste le condizioni che ogni strada dovrebbe garantire. È quindi finalità del progetto dimostrare come la strada possa essere non solo l'opera con cui si garantisce il viaggio, ma anche uno strumento attraverso cui determinare le condizioni materiali e sensoriali di definizione e comprensione del paesaggio: la strada può così divenire figura strutturale del paesaggio che, svelando se stessa, svela la bellezza e la ricchezza del mondo che attraversa»¹¹³.

Il progetto per il nuovo segmento stradale viene sviluppato a partire dal tracciato elaborato dagli uffici tecnici dell'ANAS nelle fasi preliminari della progettazione. Il nuovo tracciato consente di operare su scelte indirizzate al miglioramento delle qualità insediative e contestualmente ad agevolare l'accessibilità al territorio per qualificare e specializzare l'offerta turistica. Il nuovo tracciato infatti nasce per liberare dal traffico pesante la strada esistente e consentire la rimodellazione di questo asse in ragione delle esigenze più spiccatamente legate alle attività turistiche e alla riqualificazione urbana dei centri attraversati. L'immagine del progetto è ricercata con movimento di suolo che raccorda il piano di attraversamento della nuova strada con il sistema ambientale. Si tende ad avere una forte adesione tra il segno della strada e le condizioni fisiche e orografiche esistenti. Il progetto modella il manufatto stradale controllando con le sezioni e il profilo e l'inserimento contestuale con particolare attenzione a creare quelle condizioni di percezione tali che il territorio possa essere svelato nella sua componente paesaggistica. L'obiettivo è ottenere il progetto di una "strada-paesaggio"¹¹⁴ in cui le opere d'arte sono ridotte all'indispensabile e vengono eliminati i viadotti e i tratti in forte pendenza già previsti nel progetto elaborato dall'ANAS per la Provincia.

I temi sviluppati dal progetto vengono individuati lungo il percorso attraverso il ridisegno del percorso storico della Strada Statale 63 e il ridisegno del progetto elaborato dall'ANAS. L'azione del ridisegno consente di rivedere con attenzione e puntualmente i luoghi che "la ferita" della nuova strada crea sul suolo e come le attività legate alla sicurezza del viaggio, visibilità (scoprire i luoghi) e necessità di riposo per il viaggiatore, costituiscano occasioni per introdurre nell'esercizio del progetto le valenze turistiche del territorio. I progettisti quindi concentrano l'attenzione sui

Nelle pagine precedenti

immagine 97: Le varianti al percorso previste nel progetto ANAS tra il Passo del Cerreto e Castelnovo ne' Monti.

immagine 98 Ortofoto delle valli appenniniche con in evidenza la Strada Statale 63 del Cerreto —

1. Castelnovo ne' Monti;
2. Terminaccio;
3. Garfagnolo/La Colombara;
4. Costa de' Grassi;
5. Ca' de' Ferrari;
6. Frassinello;
7. Monte Cadivola;
8. Monte Monzino.

immagine 99: Il modello di lavoro.

— Tracciato delle strade di connessione locale.

— Tracciato della nuova strada proposta da ANAS alla Provincia di Reggio Emilia.

— Tracciato della strada di progetto.

— Strada Statale 63.

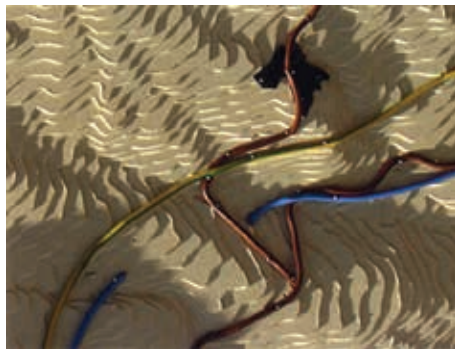
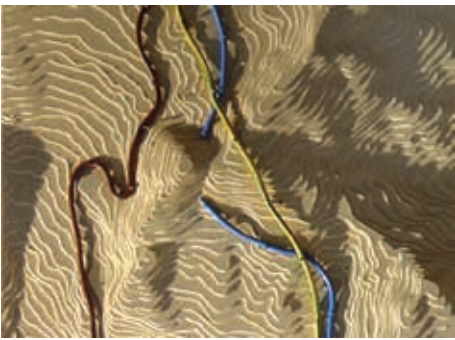
immagine 100: Ingrandimento del tratto in corrispondenza del passaggio sotto il Mozzino. La scelta di superare il promontorio con un passaggio in galleria consente di avere una pendenza costante per tutto il tracciato tra il 4 e il 5% e mitigare l'impatto acustico.

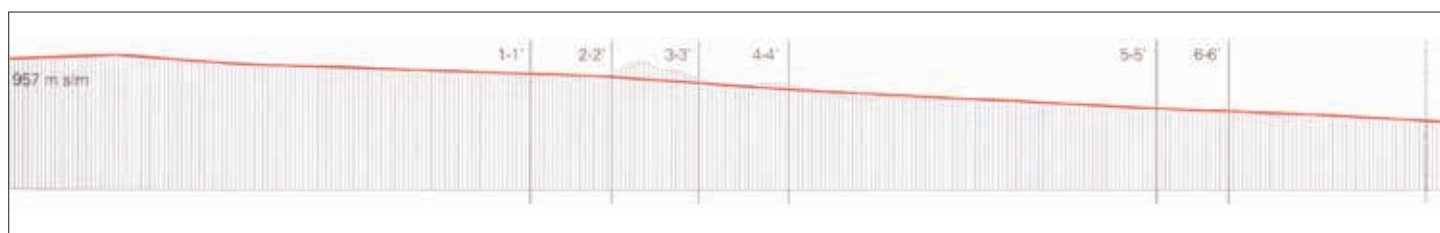
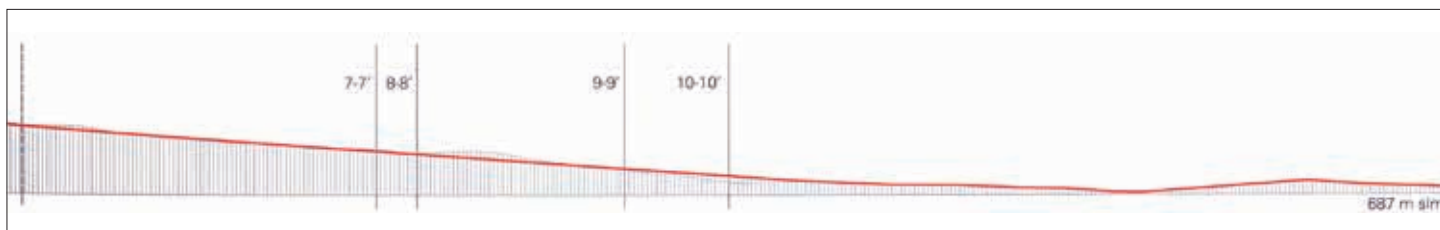
immagine 101: Ingrandimento del tratto Garfagnolo/La Colombara il progetto prevede di allontanare il nuovo tracciato del centro abitato con la realizzazione di una galleria artificiale. La nuova strada in questo modo riesce a tenere le pendenze entro il 7%.

immagine 102: Ingrandimento del tratto compreso tra Garfagnolo/La Colombara Terminaccio. Il progetto si va a modificare il tracciato esistente riducendo al minimo il consumo di suolo e l'impatto ambientale.

113 SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, *Spazi, Figure, paesaggi delle strade contemporanee*, op. cit., p. 20.

114 Cfr., SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, *Spazi, Figure, paesaggi delle strade contemporanee*, op. cit., p. 22.





luoghi peculiari del tracciato:

- i nodi, punti di connessione con il tracciato storico della Strada Statale 63;
- l'imbocco e l'uscita dei tratti in galleria;
- gli svincoli di collegamento con le strade che conducono a Garfagnolo/La Colombara e a Costa de' Grassi;
- i punti di sosta;
- le aree di riposo;
- i punti panoramici;
- i collegamenti ai sentieri natura esistenti e alle ippovie.

Un dato caratterizzante il progetto di questo tratto della Strada Statale 63 sta nel fatto che la strada qui si discosta dalla sua sede originaria per sviluppare il nuovo percorso. Il tema del nuovo percorso con la Strada Statale 63 in questo tratto della strada è segnato a Nord-ovest da due importanti opere, il nodo stradale e la galleria sotto il Monzino. Il nodo stradale viene concepito per evitare che i due flussi di traffico che vengono generati non vadano in conflitto e che nel punto di connessione si possa creare una discontinuità nel flusso di traffico. La galleria per bypassare il Monzino si rende necessaria per dare alla nuova strada una pendenza

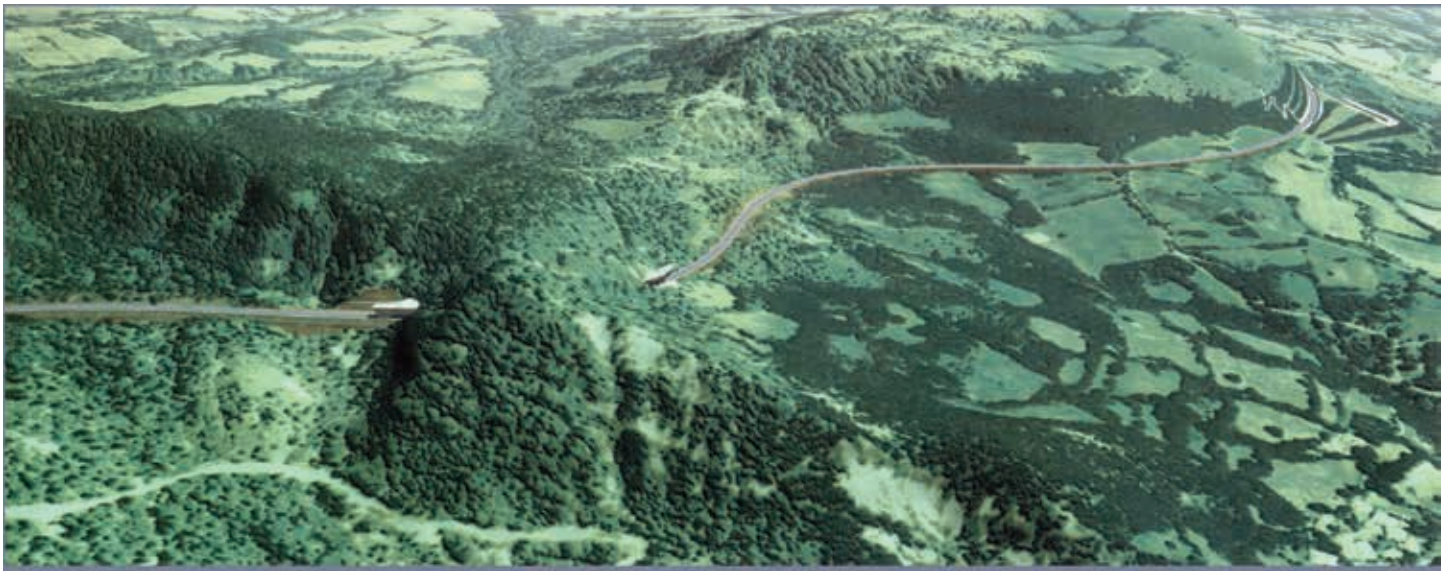
immagine 103: Veduta della strada di progetto con le due aree di riposo per la sosta e l'osservazione.

immagine 104: Sezione longitudinale. La modellazione del tracciato consente di intervenire sui caratteri morfologici del paesaggio.

Pagina a fronte

immagine 105: Veduta della strada di progetto con i forni della galleria del Monzino.

immagine 106: Planimetria generale di progetto della nuova strada.



compatibile con le esigenze del traffico pesante¹¹⁵. Il progetto modella il suolo attraverso lo studio diversificato della sezione stradale. Il carattere della strada emerge nella definizione dei rapporti con il territorio, lunghe prospettive verso le valli appenniniche vengono interrotte da immagini-paesaggio che appartengono alla storia dei luoghi, come le viste verso la pietra di Bismantova¹¹⁶. L'articolazione planoaltimetrica del tracciato è concepita in modo che la sezione stradale possa orientare lo sguardo del viaggiatore e far sorgere quella curiosità che porta a percorrere la strada ad una velocità inferiore, ma anche a fermarsi per scoprire o riscoprire attraverso la cultura del paesaggio l'identità del territorio altoappenninico. Una scelta progettuale che ha consentito ai progettisti di ottenere un doppio risultato, da un lato sono riusciti a caratterizzare il paesaggio nel suo svolgersi, raccontandolo per immagini, dall'altro sono riusciti a contenere la pendenza della strada garantendo in questo modo alti standard di sicurezza, oltre che la possibilità di integrare il nastro infrastrutturale nella morfologia del territorio.

Le gallerie costruite per agevolare il percorso, sono dotate di dispositivi frangisole per ridurre i fenomeni di abbagliamento, oggetti disegnati, pensati per contribuire a rafforzare con la loro forma l'identità della strada¹¹⁷. Il progetto della strada pensato come progetto di paesaggio porta alla memoria le realizzazioni di Bernard Lassus

115 Cfr., SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, *Spazi, Figure, paesaggi delle strade contemporanee*, op. cit., p. 26.

116 La "Pietra di Bismantova" è per molti aspetti una montagna esemplare, attorno alla quale si possono scoprire con facilità le tracce della sua storia geologica. Calcareniti, arenarie, argille, e marne formano l'ossatura geologica di questi luoghi, definendo i principali lineamenti su cui è disegnato il paesaggio che osserviamo. La sogoma squadrata e le alte pareti rocciose della Pietra si devono all'elevata resistenza all'erosione delle calcareniti che ne formano la mole, così in risalto perché poggia su rocce più tenere, meno resistenti all'erosione, come marne e argille. Per questo la Pietra è circondata da versanti poco inclinati, a tratti segnati come da frane e da incisione calanchive, come un gigante dai piedi d'argilla. Parco Nazionale Appennino Tosco-Emiliano, Patrimonio Geologico a cura del Servizio Geologico Sismico e dei Suoli della Regione Emilia-Romagna.

117 Cfr., SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, *Spazi, Figure, paesaggi delle strade contemporanee*, op. cit., p. 26.

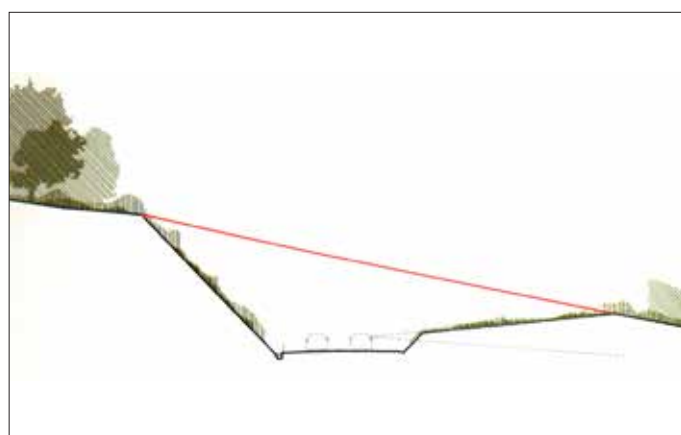
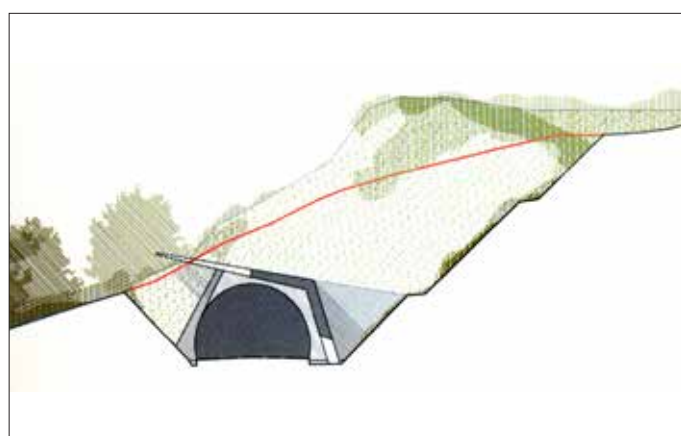
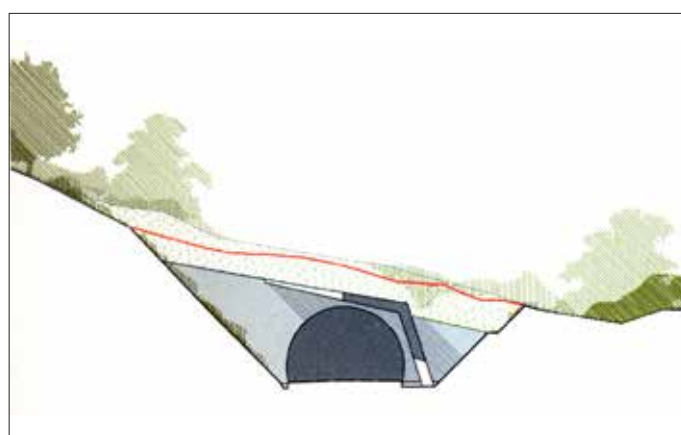




immagine 107: Sezioni di progetto in prossimità del fornice del Monzino.

Sezione 1:1. La strada di progetto nel tratto che procede il fornice nord-est alla galleria del Monzino.

Sezione 2:2. Il fornice nord-ovest alla galleria del Monzino.

Sezione 3:3 Il fornice est alla galleria del Monzino.

Sezione 4:4. La strada di progetto nel tratto che precede il fornice est alla galleria del Monzino.

immagine 108: Planimetria di progetto in corrispondenza della galleria del Monzino.

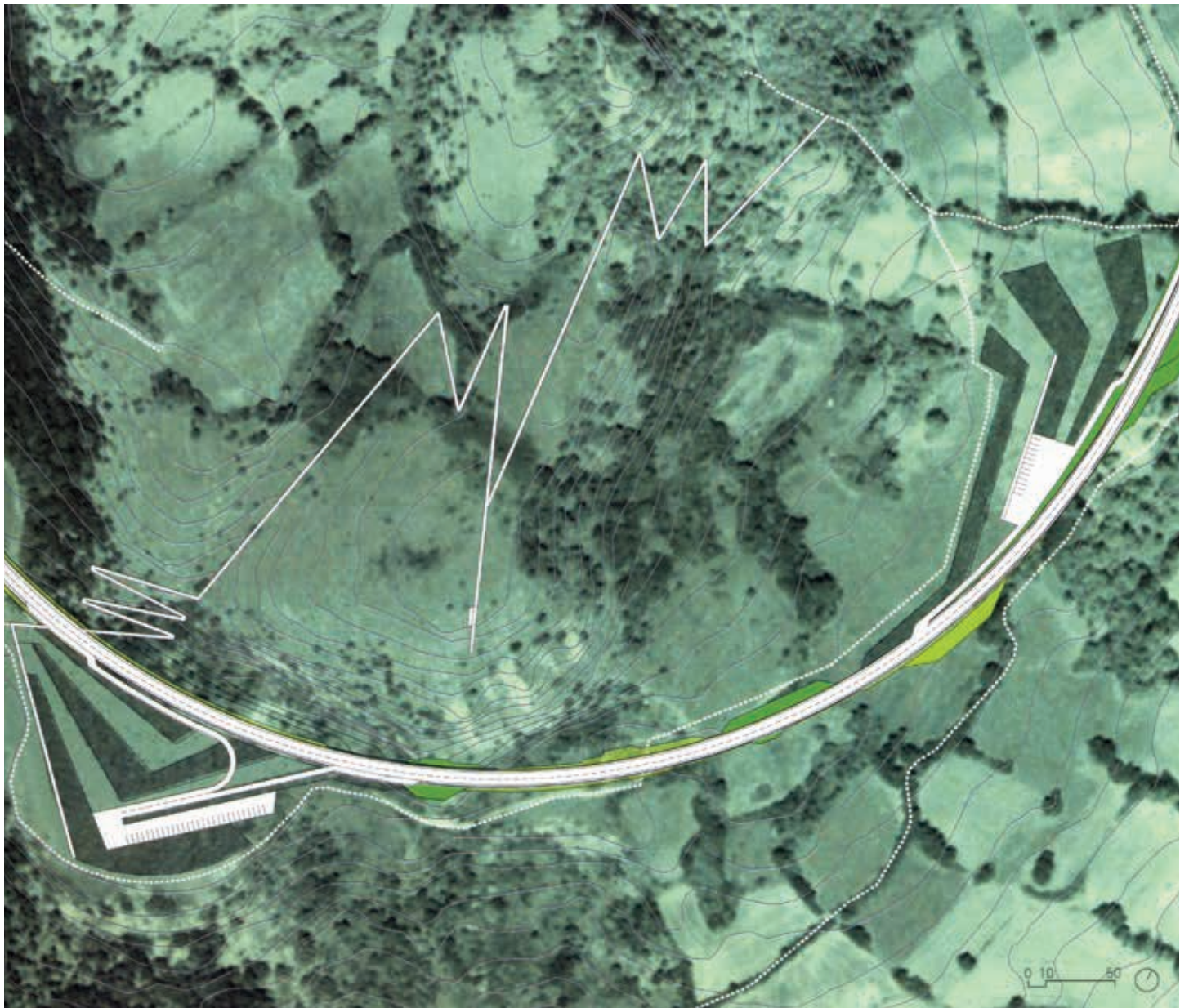
immagine 109 - 110: Vista dei sistemi frangisole per i fornici est e ovest della galleria del Monzino

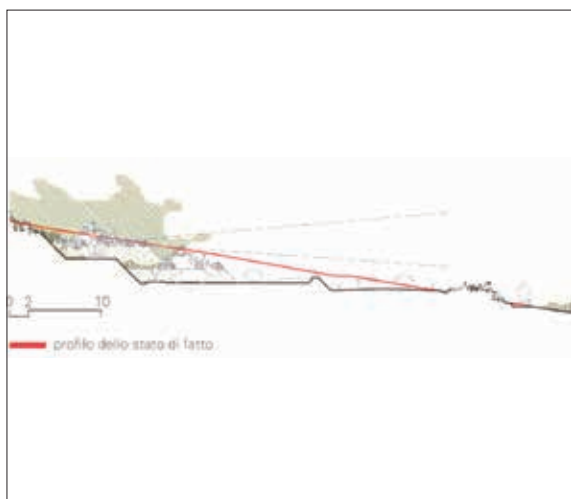
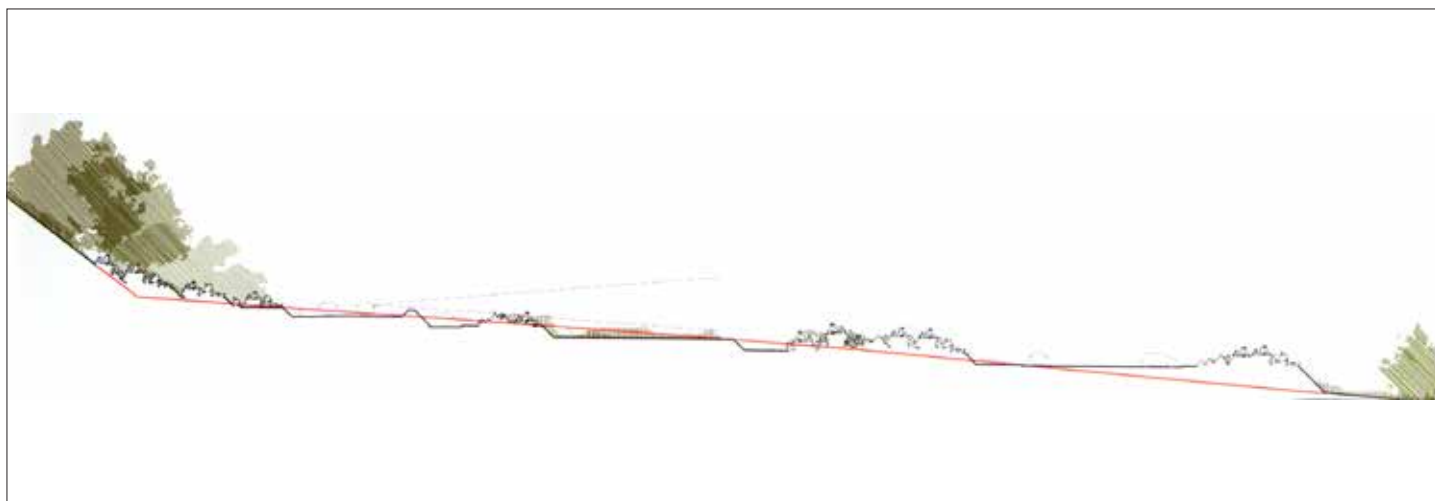
per le autostrade francesi, soprattutto quando l'esercizio si sposta verso la costruzione di aree di riposo. I progettisti nel definire questi luoghi scelgono due punti significativi del tracciato, prossimi fra di loro, posti alla metà circa di questo tratto di variante alla strada statale 63 e decidono di caratterizzare il progetto rispondendo alle seguenti istanze:

«[...]

- sono attrezzate per il riposo e permettono al singolo viaggiatore, ai gruppi e alle famiglie di soffermarsi a lungo in una dimensione spaziale e paesaggistica che consente l'isolamento e il silenzio;
- sono luoghi di osservazione da cui comprendere la struttura del paesaggio appenninico, di coglierne la particolarità e la bellezza nella ciclicità delle stagioni;
- sono punti di incrocio di sentieri e strade rurali, intesi come attrezzature territoriali da cui partire per escursioni verso le cime appenniniche o passeggiare verso i borghi e i piccoli centri a valle»¹¹⁸.

¹¹⁸ SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, *Spazi, Figure, paesaggi delle strade contemporanee*, op. cit., p. 26.





Il disegno delle due aree di sosta segue la logica che ha definito il progetto del nuovo tratto infrastrutturale, vengono adagate lungo il profilo del sistema territoriale recuperando la tettonica del suolo e organizzando lo spazio in modo da utilizzare una vasta area pianeggiante per ospitare l'area attrezzata dalla sosta e sfruttando i salti di quota per mettere in relazione le attrezzature per la sosta con i percorsi pedonali ed equestri che qui vengono intercettati. La modellazione del suolo del lieve declivio consente ai progettisti di operare in modo da realizzare una distinzione tra la strada e l'area di sosta. Quest'ultima risulta isolata dal rumore grazie alla costruzione di un terrapieno realizzato con terrazzamenti alberati che oltre a isolare dai rumori della strada contribuisce a caratterizzare l'area di riposo come

Pagina precedente

immagine 111: Veduta delle aree di riposo per la sosta e l'osservazione sottostanti il monte Cadivole sulla cui sommità è ipotizzata la costruzione di una specola che sbalza dalla montagna.

immagine 112: Planimetria di progetto delle due aree di riposo. La modellazione del suolo consente di realizzare i piani per ospitare il parcheggio e realizzare dei luoghi in cui la sosta stimola la curiosità e la scoperta del territorio.

immagine 113: Sezione di progetto dell'area di riposo sul versante sud del monte Cadivola. La sistemazione del suolo mimetizza la presenza delle auto, le dune anti-rumore offrono al fruitore la possibilità di riposare dal viaggio.

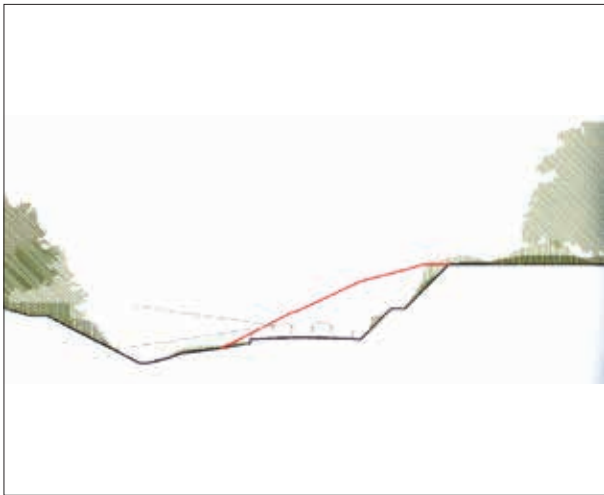
immagine 114: Sezione di progetto dell'area di sosta sul versante est del monte Cadivola.

giardino. Il nuovo tratto stradale va ad interrompere la continuità dei sentieri e delle ippovie che caratterizzano questo tratto dell'Appennino, con il progetto delle aree di sosta vengono realizzati i sottopassi che garantiscono la continuità dei percorsi ed evitano le intersezioni che andrebbero ad introdurre gradi di insicurezza nella viabilità. Le due aree di riposo sono punti di osservazione privilegiati per fare esperienza del paesaggio, realizzano delle lunghe prospettive sulla valle dell'Appennino in cui si coglie l'eccezionalità formale della Pietra di Bismantova.

Ultimo tema che il progetto di questo tratto di nuova strada affronta è quello relativo alle connessioni con le strade di collegamento tra i borghi e con il tracciato storico della Strada Statale 63. L'accesso a Garfagnolo/La Colombare viene realizzato con l'introduzione di una rotatoria e un'area di sosta al posto dell'area di sedime di una curva della vecchia strada nei pressi della galleria artificiale. La galleria artificiale consente di contenere le pendenze della nuova strada e di porre una barriera al rumore prodotto dal transito dei mezzi che altrimenti inquinerebbe l'area urbana di Garfagnolo/La Colombara. La zona di parcheggio oltre ad essere un punto di osservazione è pensata per chi da Reggio Emilia si reca a La Colombara e desiderano raggiungerla attraverso i percorsi che congiungono l'abitato con il parcheggio seguendo i filari del nuovo impianto¹¹⁹.

La connessione con il tracciato storico della Strada Stale 63 avviene con

119 Cfr., SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, *Spazi, Figure, paesaggi delle strade contemporanee*, op. cit., p. 30.



Pagina 230

115

116 - 117

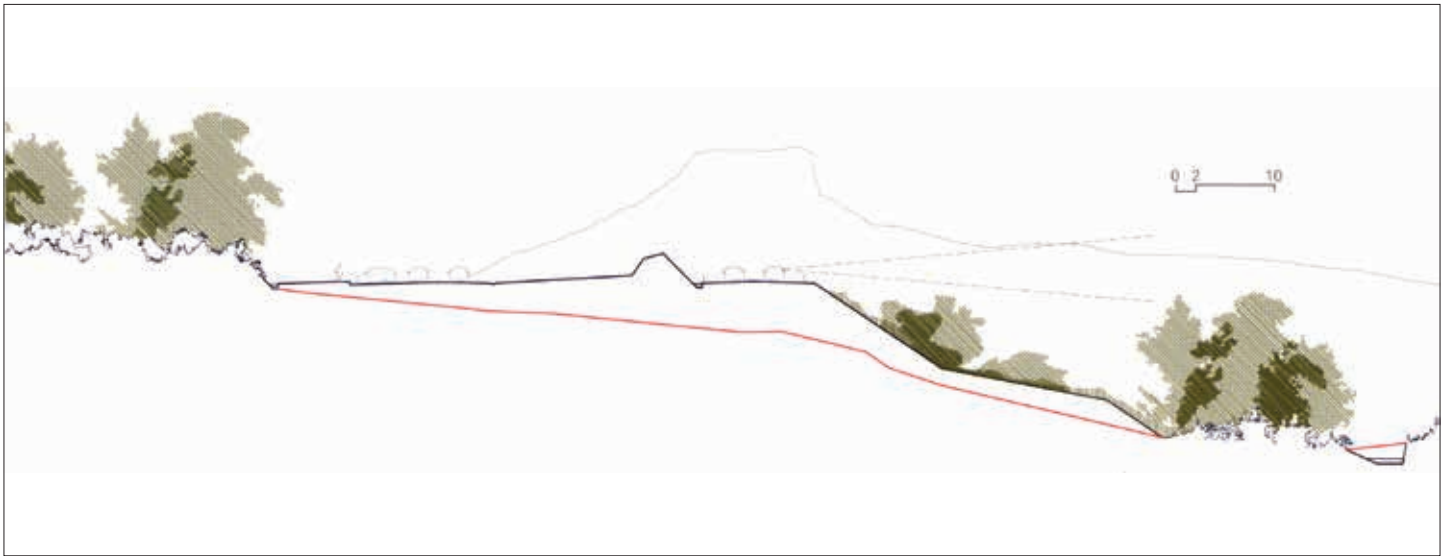
118

Pagina 231

119

120





l'inserimento di una rotatoria su un pianoro compreso tra Terminaccio e Ca' d'Andrea, un sistema di terrazzamenti coltivati raccorda dolcemente il piano della rotatoria con i campi limitrofi. Tra le due strade viene realizzato un terrapieno che struttura l'immagine del territorio e segnala la presenza della nuova strada.

Nelle pagine precedenti.

immagine 115: Sezione di progetto della strada nel tratto che precede l'area di riposo all'ingresso del centro abitato di Garfagnola/La Colombara. La Pietra di Bismantova, sullo sfondo, è elemento caratterizzante di forte riconoscibilità per il paesaggio di questa strada.

immagine 116, 117: Sezione di progetto nel tratto che precede il fornice di ingresso alla galleria artificiale posta in prossimità del centro di Garfagnola/La Colombara.

immagine 118: Vista del sistema di ingresso e delle aree di riposo progettata con la variante alla Strada Statale del Cerreto.

immagine 119: Sezione di progetto dell'area di riposo posta nei pressi di Garfagnolo/La Colombara.

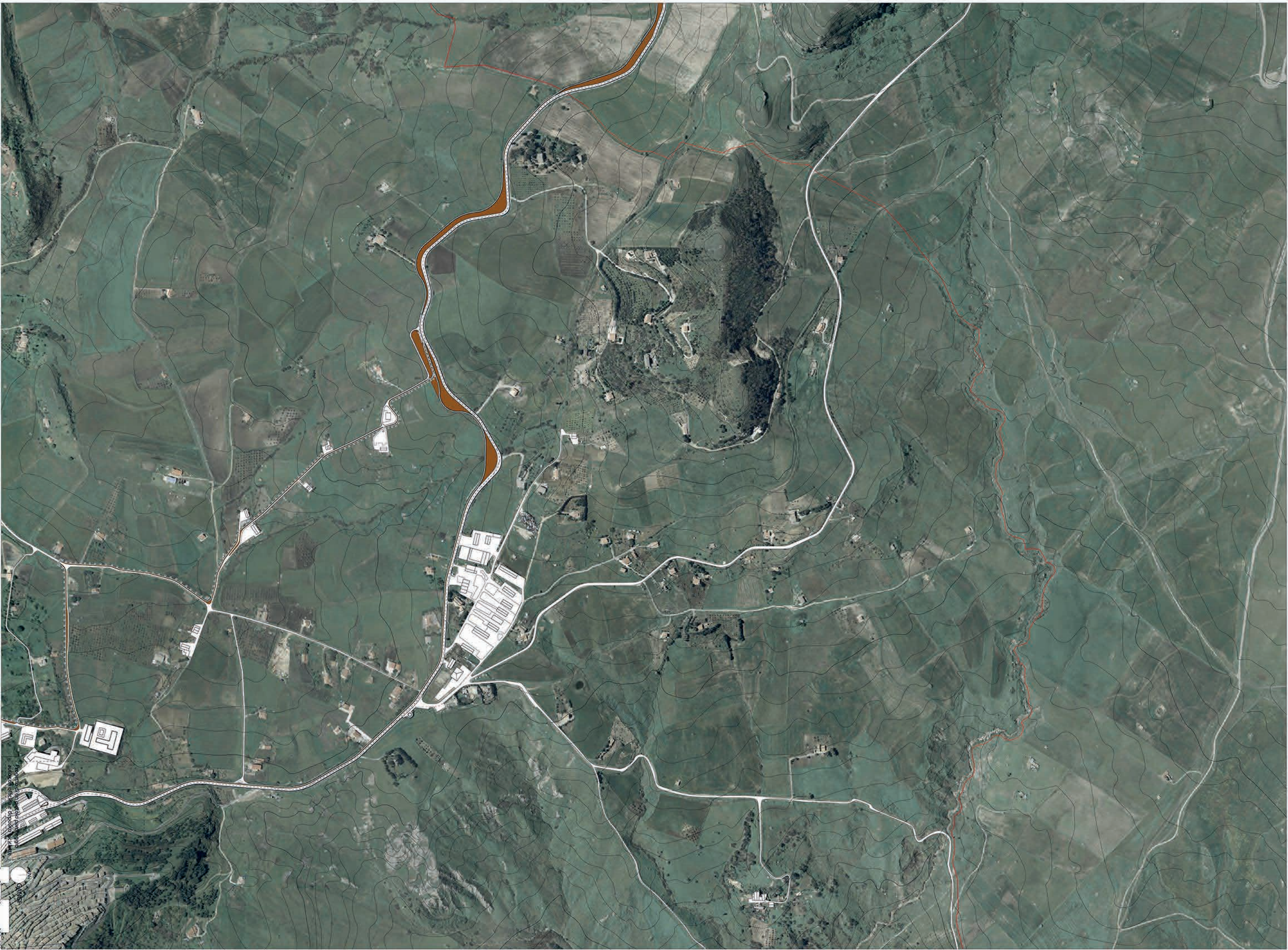
immagine 120: Planimetria di progetto del nuovo sistema di ingresso a Garfagnolo/La Colombara con la galleria artificiale e l'area di riposo.

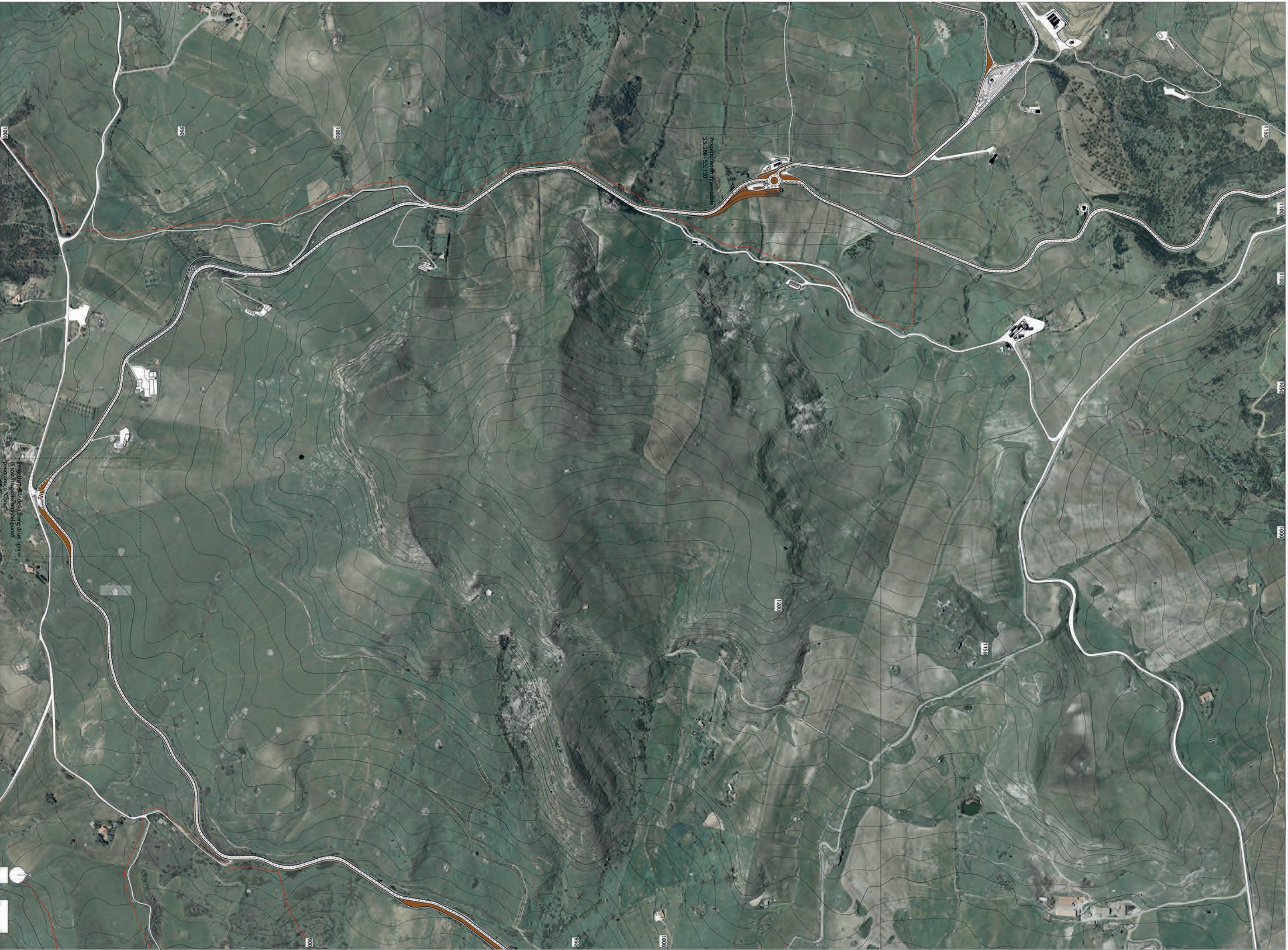
GRAFICI ED ELABORATI PROGETTUALI

4.1 La mobilità lenta e la sostenibilità turistica

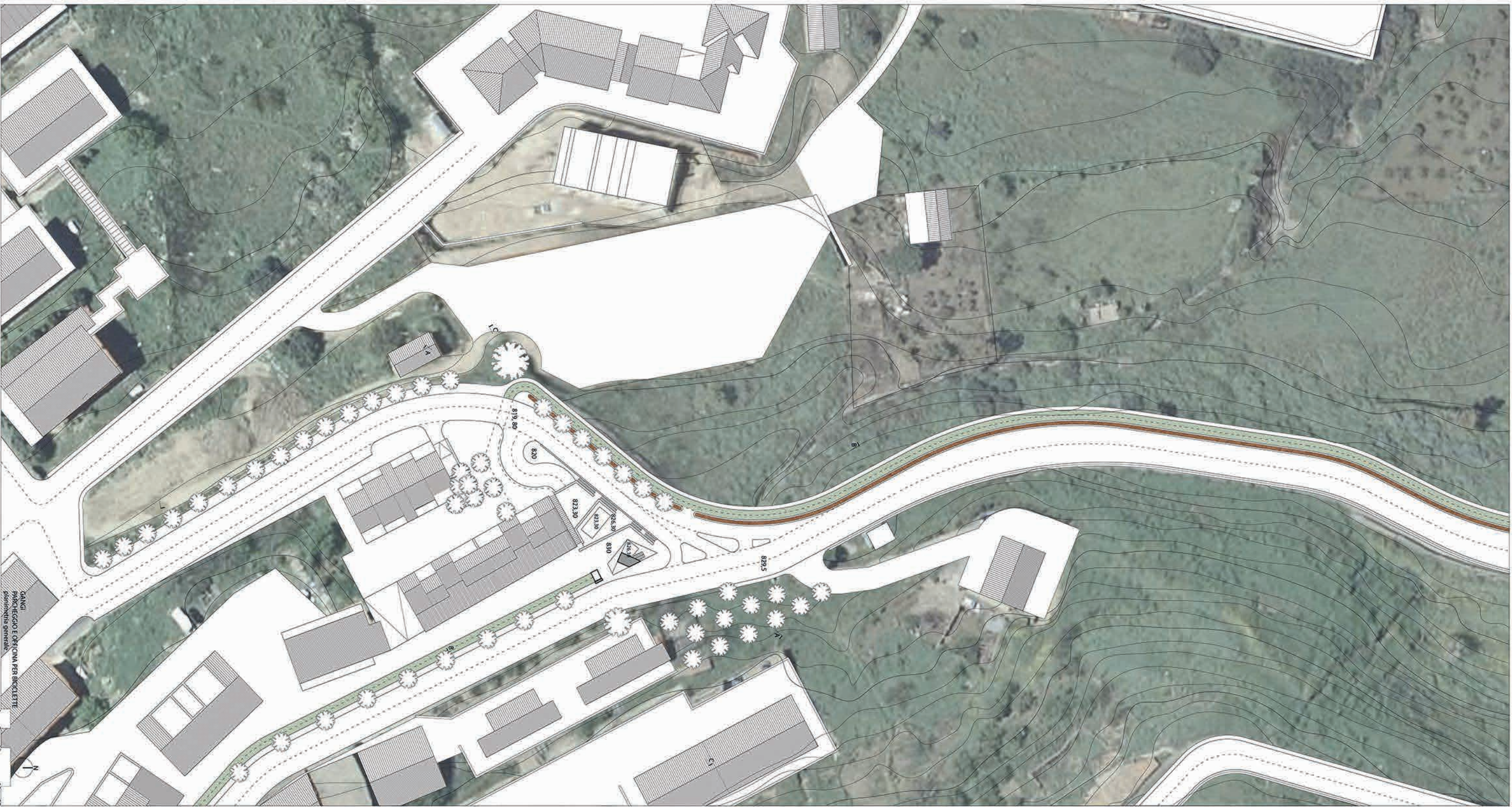
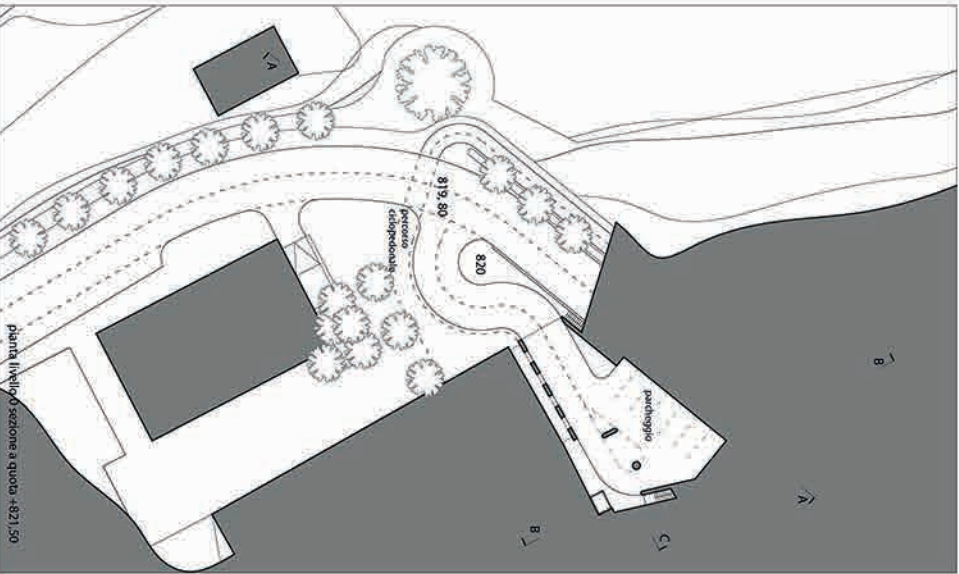
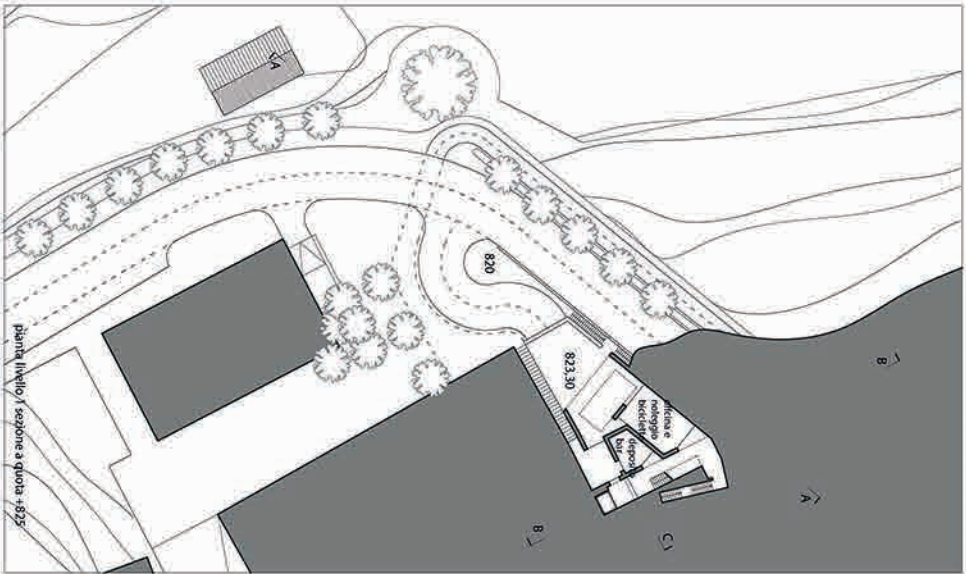
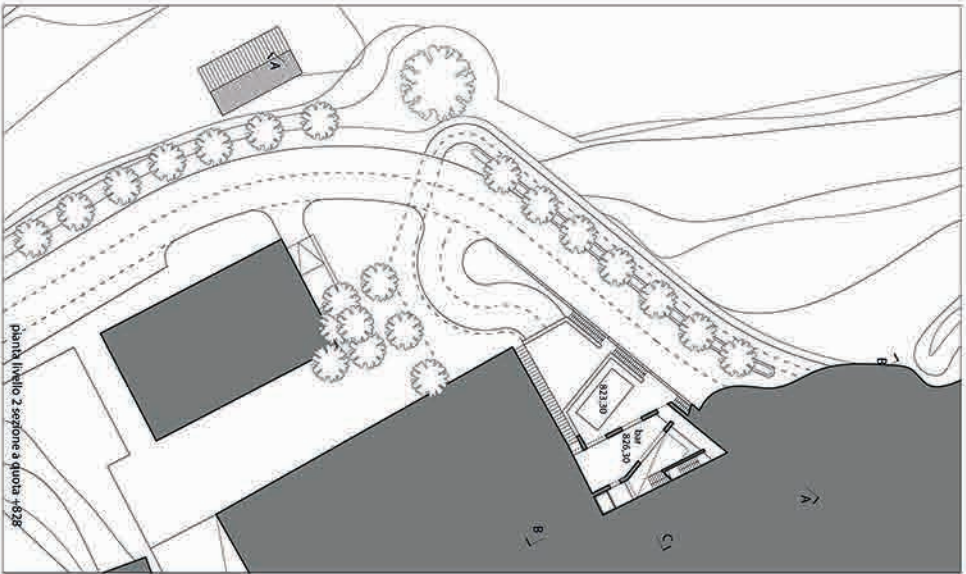
4.1 I luoghi di progetto

4.2.1 La ciclovia tra Gangi e Geraci siculo

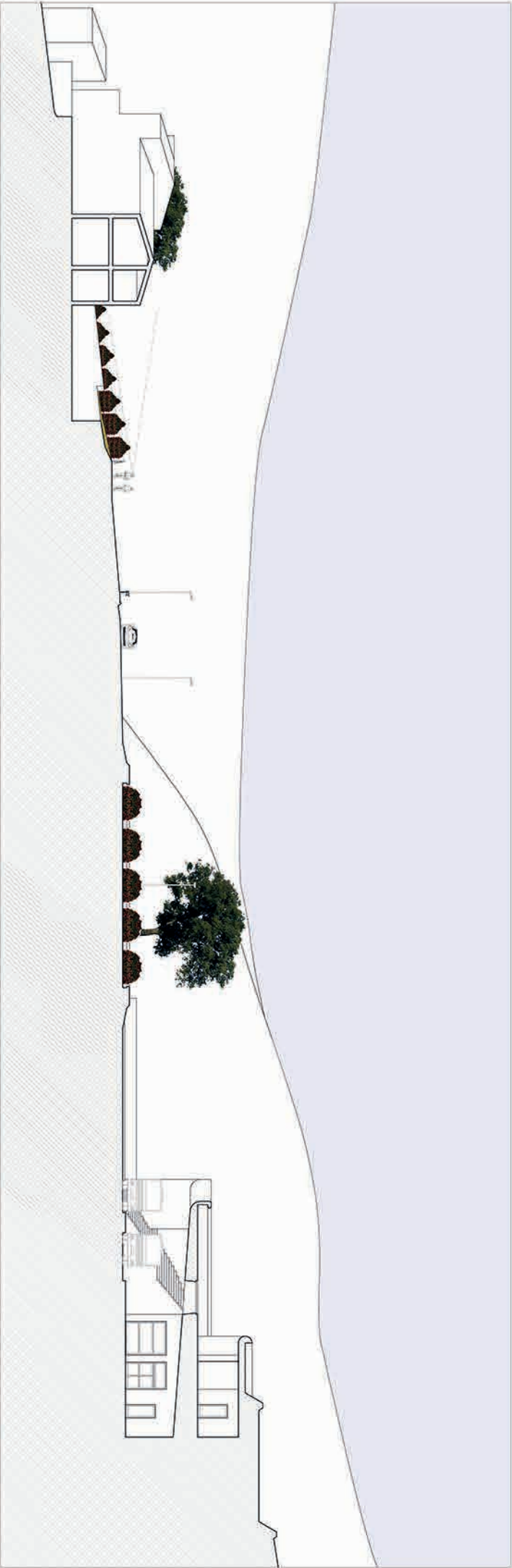
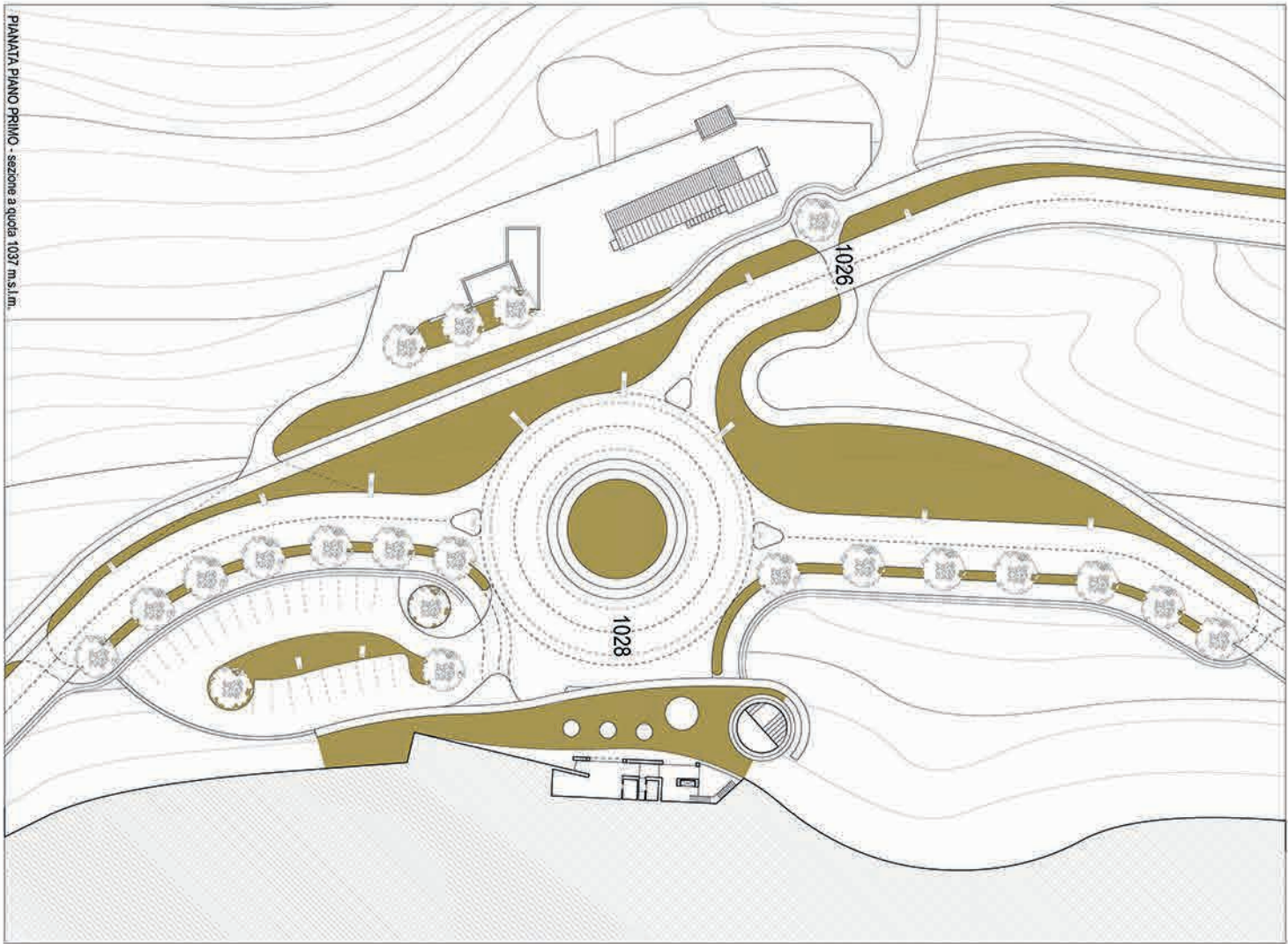
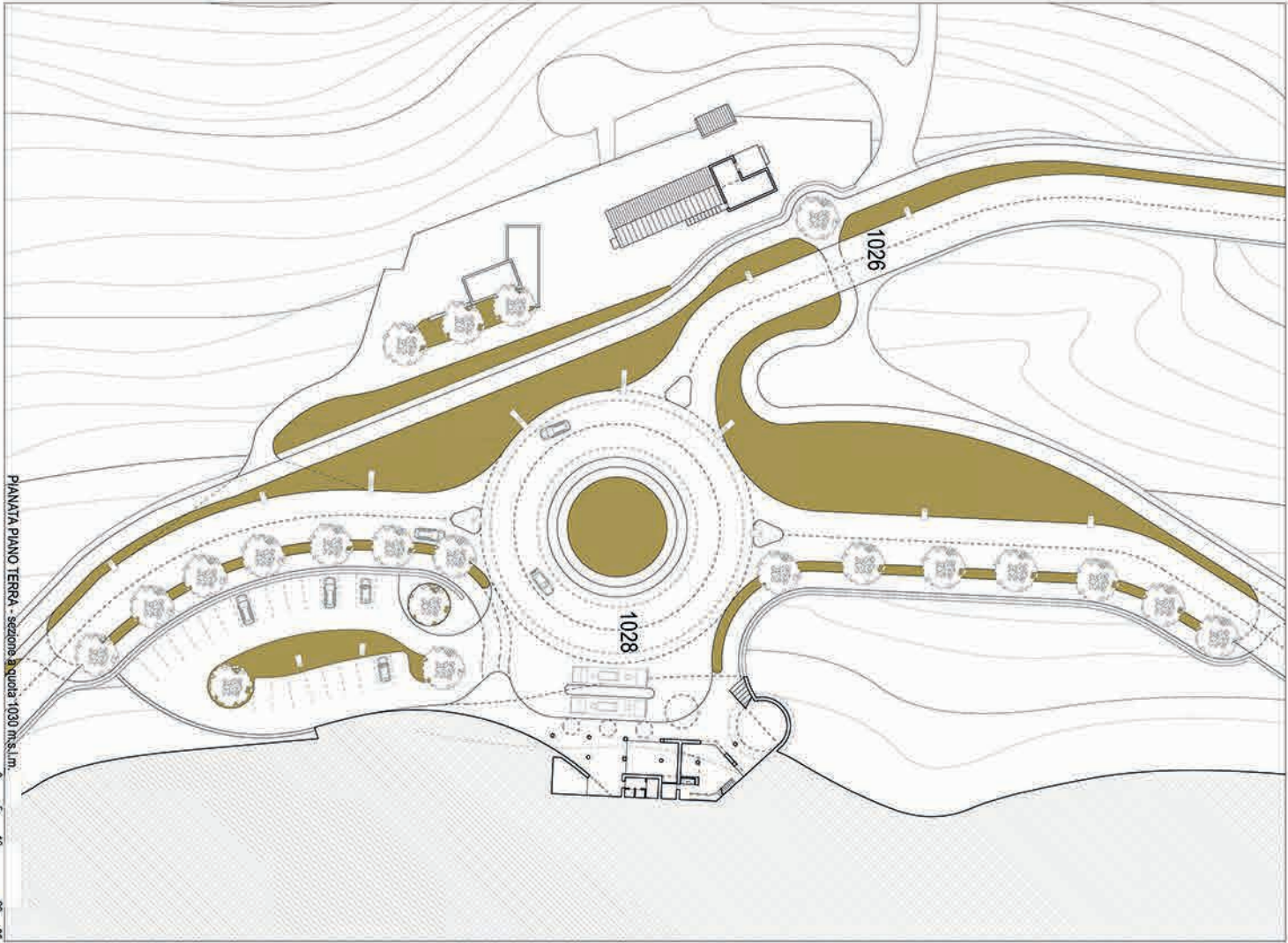




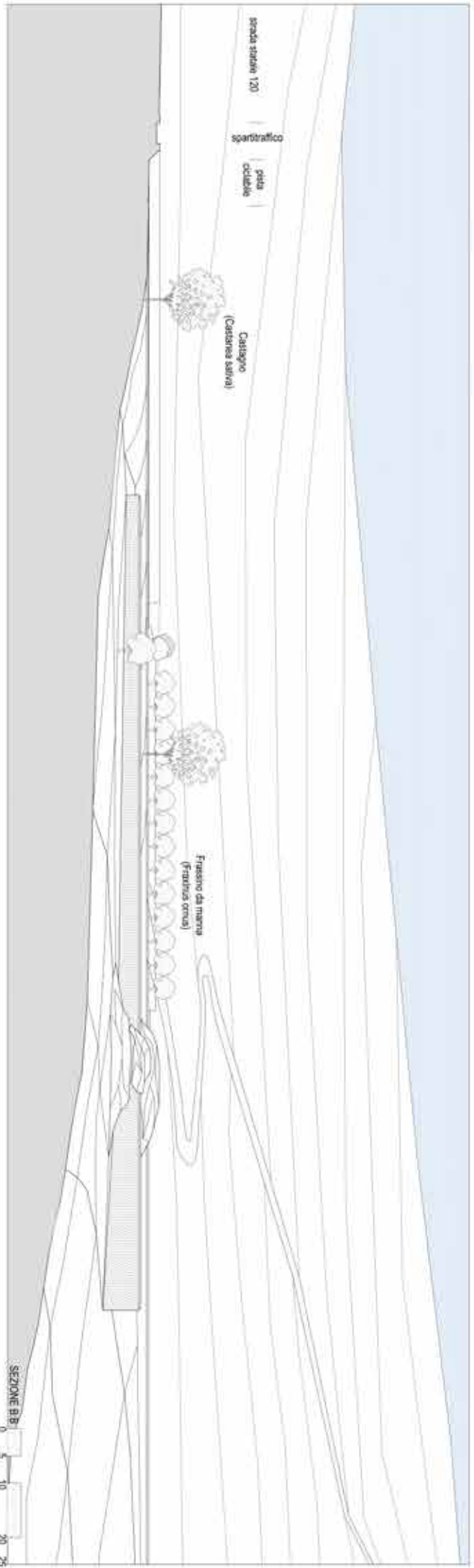
4.2.1 Il collegamento con il borgo di Gangi. Progetto per la qualificazione dell'area di accesso alla città.



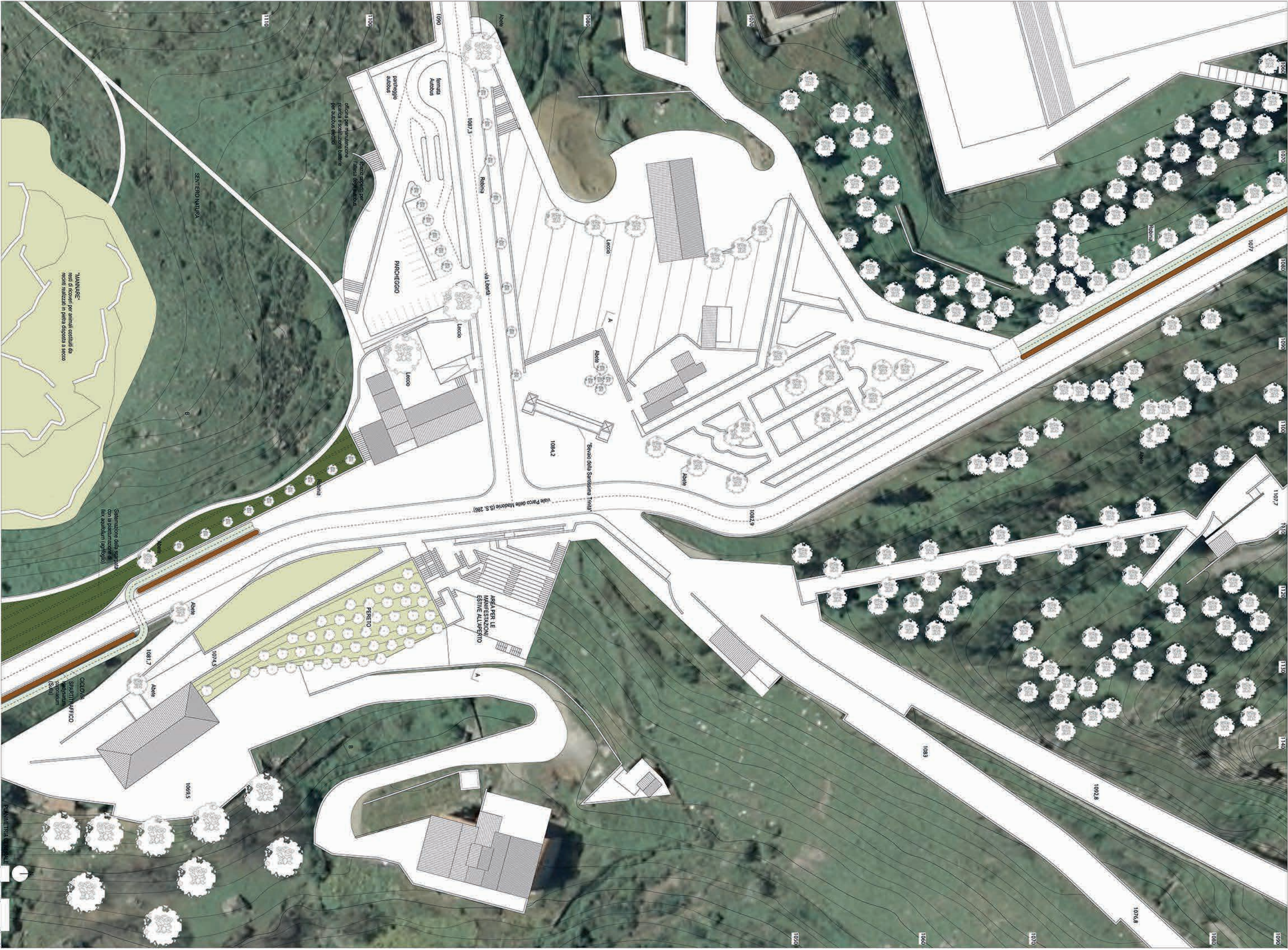
4.2.2 Il nodo intermodale in località Bivio di Geraci. Ridefinizione dell'incrocio tra la Strada Statale 120 e la Strada Statale 286 con l'inserimento di un'autostazione.

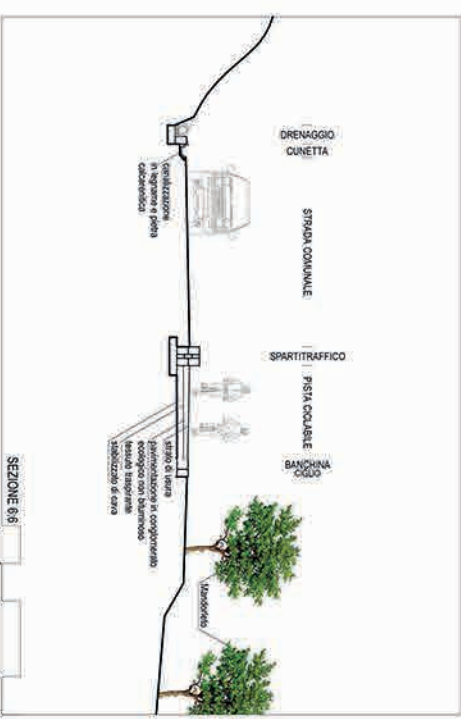
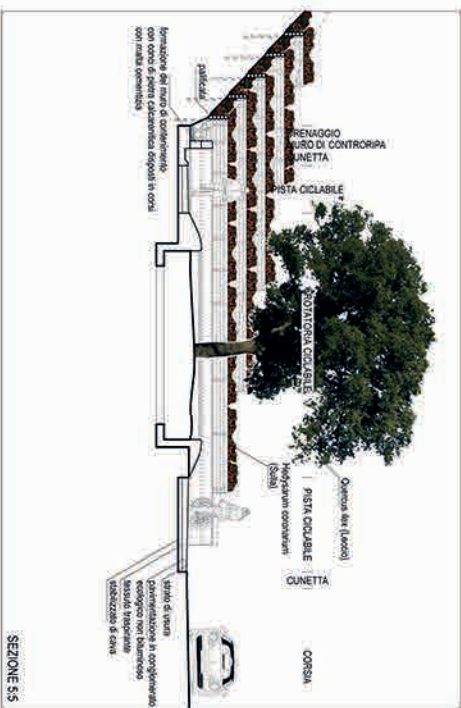
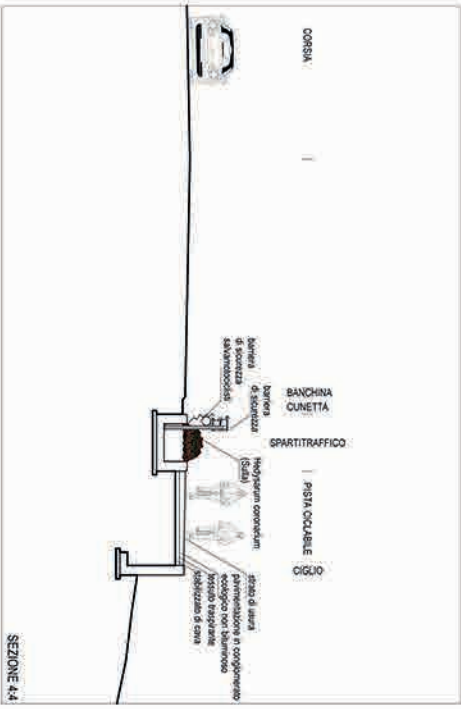
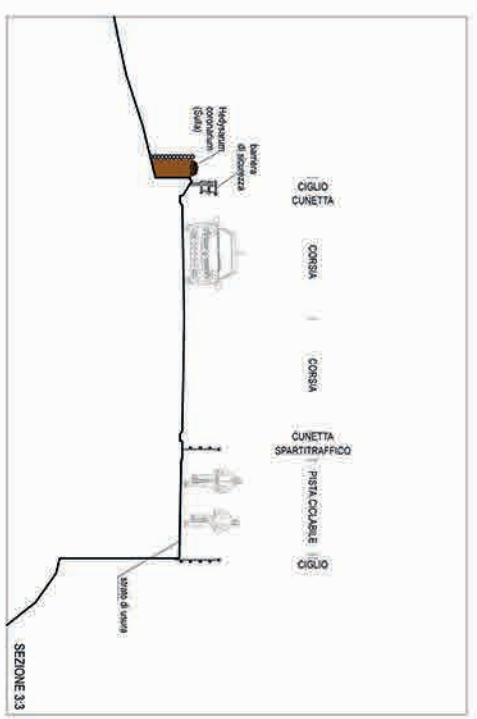
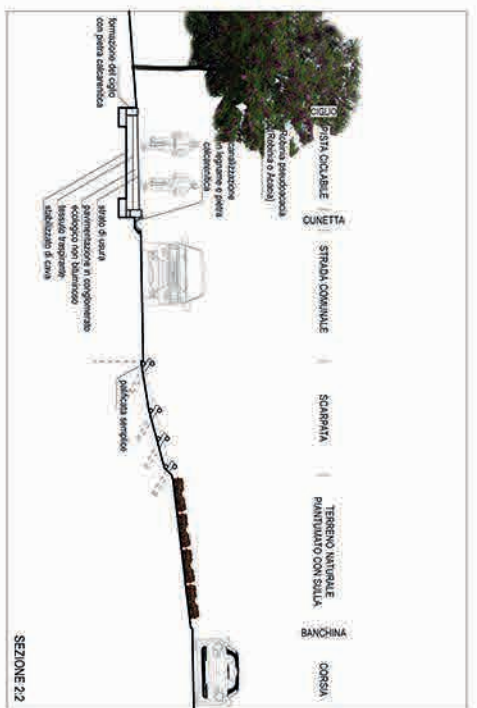
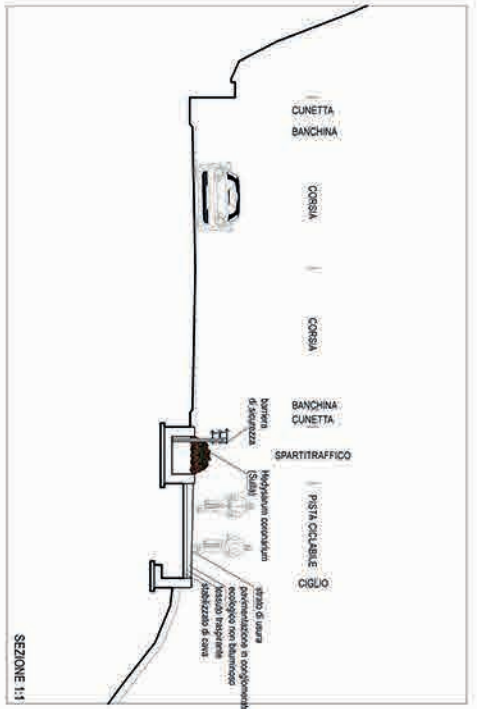
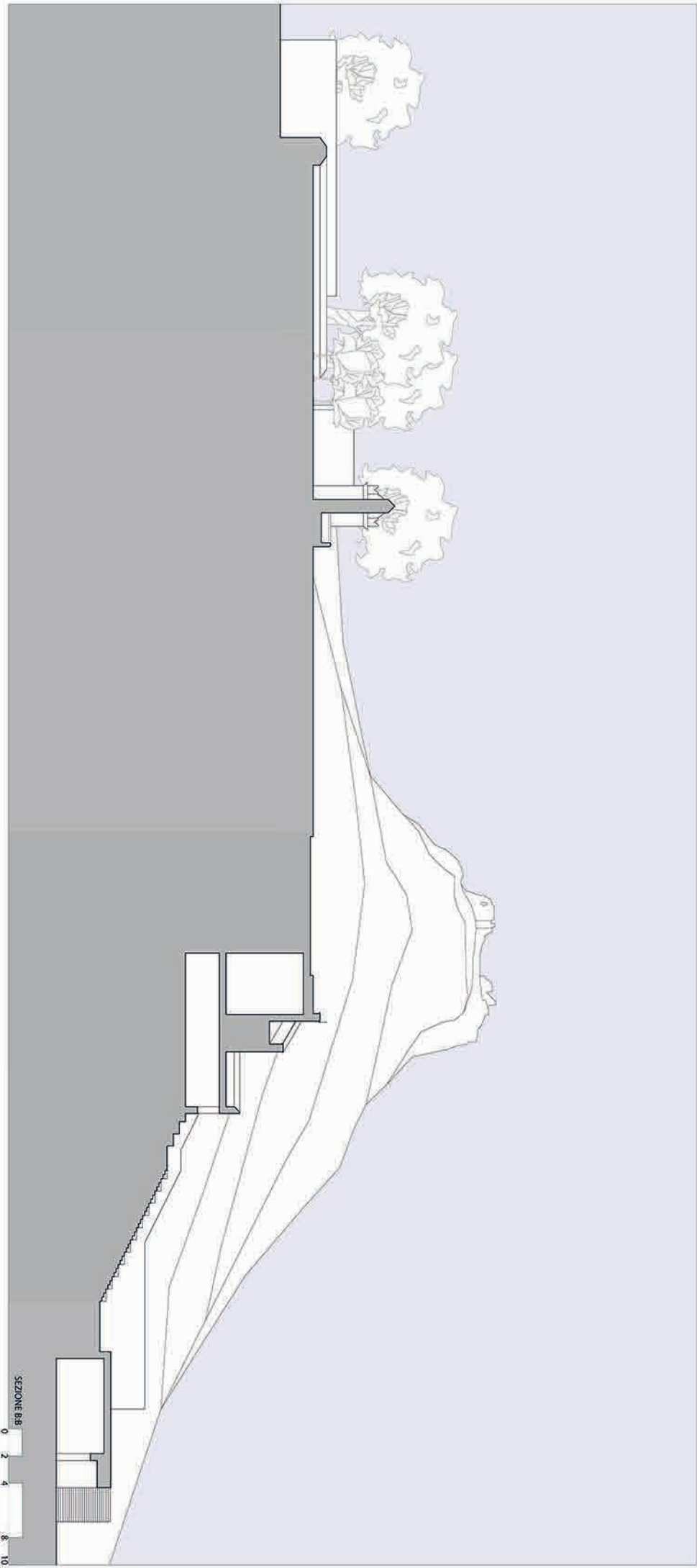
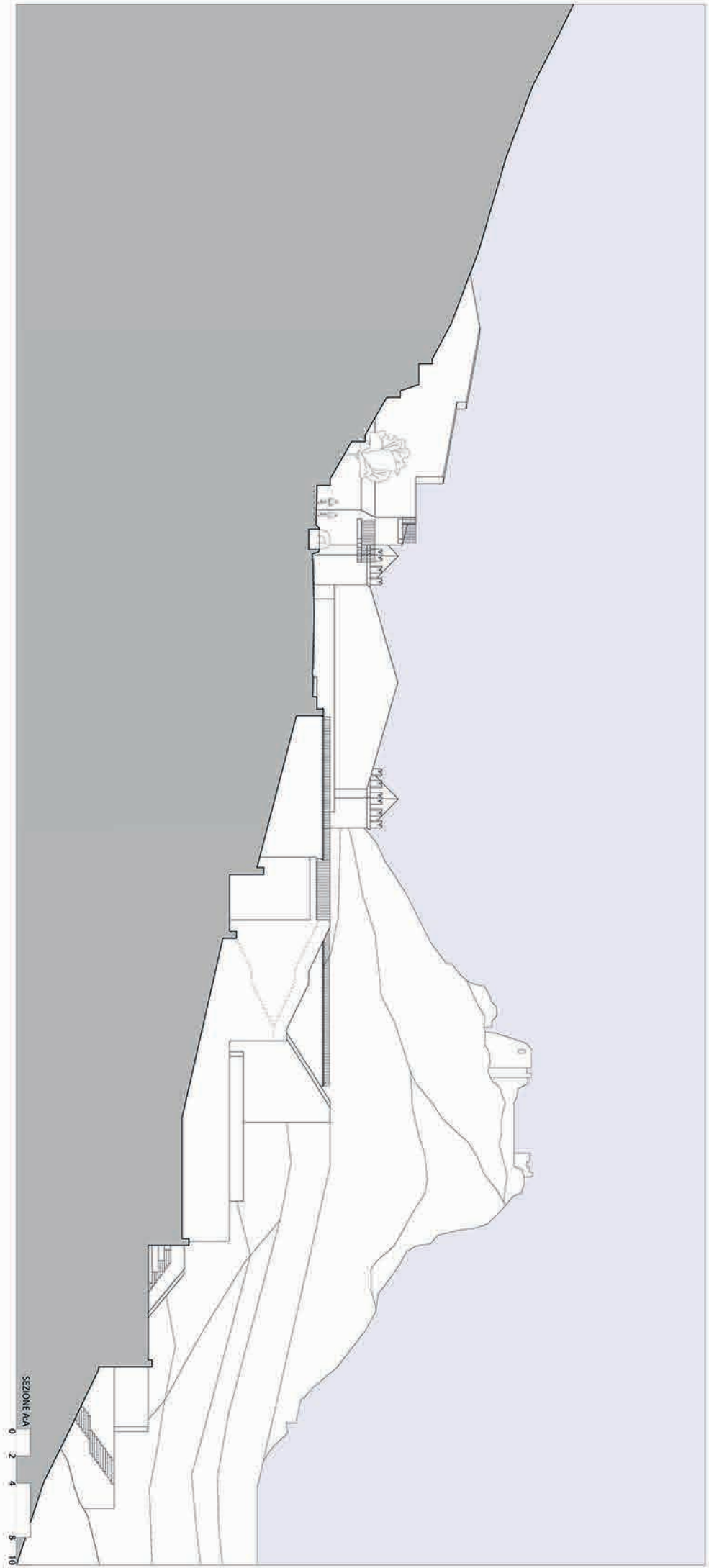


4.2.3 Area di riposo e punto panoramico in Contrada Fegotti.



4.2.4 Il collegamento con il borgo di Geraci Siculo. Progetto per la qualificazione dell'area dell'Abbeveratoio Ventimigliano con l'inserimento di servizi per il tempo libero.





CONCLUSIONI

Alla fine del questo percorso di ricerca è necessaria un'ultima riflessione sulle motivazioni che ci hanno portato a scegliere questo tema come oggetto di trattazione.

Siamo fermamente convinti che la ricerca universitaria, gli studi di progetto, non possono non tenere conto della programmazione territoriale, non possono non tenere conto della fisicità e delle esigenze dei luoghi. Il progetto, quindi, non può prescindere dalla pianificazione territoriale. Il progetto deve interpretare il contesto e diffondere nei territori le buone pratiche. Rilevante è, in tal senso, la responsabilità dei progettisti ai quali spetta il compito di coniugare l'esperienza progettuale alla qualità delle buone pratiche.

La ciclovía che, partendo dalla costa giunge a Gangi, vuole essere proprio un esempio di buona pratica di programmazione territoriale, esprime l'esigenza di manifestare nuove identità attraverso la costruzione di nuovi spazi pubblici, rafforzando i legami tra le forze identitarie già esistenti.

In tal senso, la ciclovía permette di evidenziare gli elementi costitutivi e maggiormente rappresentativi di ogni borgo, e dei relativi luoghi che ognuno di essi occupa, all'interno della stessa area territoriale.

Il progetto deve condurre al ripensamento dei luoghi, alla creazione di nuovi spazi, deve accompagnare l'uomo nel suo sogno di costruzione del futuro, partendo da quanto esiste già, dal territorio inteso certamente come bene comune.

È dal territorio con il complesso dei suoi strati costitutivi, sia fisici, ambientali, in senso stretto che antropologici che siamo voluti partire per pensare e definire i tratti della ciclovía costruendo un nuovo paesaggio a partire da quello già esistente.

«La nozione di paesaggio però non coincide con quella di natura, né con quella di territorio ma piuttosto con quella di antropogeografia, uno dei modi di essere di una natura su cui ha agito la trasformazione operata dalla cultura. Natura è poi una nozione che è, a sua volta, oggetto di diverse interpretazioni, mentre il significato della nozione di territorio è invece definibile sia in quanto area vasta di pertinenza di una disciplina, sia come estensione fisica dotata di qualche carattere specifico, sia anche facendo riferimento alle dimensioni unitarie di dominio di un potere e alle sue leggi

di un'area delimitata¹».

Il progetto di architettura deve contribuire all'edificazione di un territorio come bene comune, come insieme di valori comuni identitari che esprimono la storia del luogo e che ne raccontano una nuova a partire dai segni già esistenti nel paesaggio. Il progetto è quindi costruzione di paesaggio e la ciclovia è proprio un esempio di costruzione e di ricostruzione di paesaggio.

«Così io proporrei di sostituire allo slogan "salvare il paesaggio" quello di "costruire e ricostruire il paesaggio" comprendendo nella definizione di paesaggio sia quello urbano che quello cosiddetto naturale senza escludere che anche il «ricostruire» fa parte del costruire, cioè dell'offrire possibilità e relazioni altre tra nuovo ed esistente con la sua storia
[...]

Si può quindi affermare che l'insieme della nostra storia è continua presa di possesso, invenzione di figura e modificazione della natura così da trasformarla in paesaggio riconoscibile. «Paesaggio – secondo quanto scriveva Franco Farinelli – è qualcosa che serve per designare una cosa e allo stesso tempo l'immagine della cosa»²».

Il progetto di architettura, così inteso, è fortemente legato alla storia e alla geografia dei luoghi, il territorio è, infatti, area geografica di riferimento ma anche insieme di usi, costumi, valori degli uomini che lo abitano, così come il paesaggio "antropomorfo" secondo la definizione che ne dà Gregotti, è sia un modo di essere che una possibilità di modificarsi della storia del luogo. Il progetto di architettura, in quanto processo di interpretazione del reale, non può non fare i conti con la politica e di conseguenza con le scelte amministrative locali, regionali, nazionali, europee.

Il nesso tra architettura e politica, però, è sicuramente complesso e a volte rischioso. Spesso l'architettura, e comunque le arti in generale, è stata utilizzata come rispecchiamento della politica intesa solo come sistema di potere e di gestione di denaro.

Oggi, più che mai, esiste una frattura netta tra cittadini, abitanti e lavoratori dei e nei territori, e la politica sempre più identificata solo con il sistema di potere piuttosto che come capacità responsabile di gestire le risorse economiche e culturali dei singoli territori.

Inoltre esiste tra gli uomini un grande smarrimento psicologico dovuto al dilagare della società dei consumi sempre più condizionante le loro singole scelte, un vuoto di senso sembra minacciare sempre di più la vita dei cittadini, caotica e frenetica, senza, o con pochissime, possibilità di fermarsi, sostare, capire, appropriarsi dei territori che si vivono e delle cose che li definiscono.

Oggi, all'interno di una società iperdinamica, costituita sempre più da "non-luoghi" l'architetto progettista, spesso, rappresenta egli stesso il disagio sociale soprattutto quando, nella ricerca della protesta e della diversità

1 VITTORIO GREGOTTI, *Il sublime al tempo del contemporaneo*, Einaudi, Torino 2013, pag. 34.

2 VITTORIO GREGOTTI, *Il sublime al tempo del contemporaneo*, op. cit., pag. 39.

a tutti i costi, senza produrre soluzioni alternative, diventa rappresentazione stessa della precarietà, del relativismo, dell'incapacità di scelta e di conseguenza della logica di mercato:

«Rappresentazione evidente di queste difficoltà è il disinteresse, sia della cultura architettonica che dei poteri, per il disegno della città, la decadenza dello spazio pubblico e la progressiva sostituzione con i «non-luoghi» privatizzati, la prevalenza della competizione mercantile nella costruzione dell'immagine urbana, e ovviamente il rispecchiamento da parte della cultura architettonica di successo mediatico di questo stato di cose³».

Pensiamo, al contrario, che l'architettura, oggi più che mai, non possa stare a guardare, rimanendo distante dalle esigenze degli uomini, ma debba avere uno scopo e contribuire a svelare il senso della propria esistenza:

«Il potere dell'arte è, o dovrebbe essere, più duraturo del potere in sé, senza però che questo debba rimandare automaticamente a una loro autonomia assoluta, poiché la condizione storica è comunque un materiale dialettico inevitabile della costituzione dell'opera. Adorno si limitava ad affermare che: «Proprio perché l'architettura oltre che autonoma è anche legata a uno scopo, non può negare gli uomini come sono, anche se in quanto autonoma deve farlo». È importante sottolinearlo. Oltre che a uno scopo l'architettura è diretta quindi alla critica della rappresentazione, e in questo essa dice anche dell'esistenza di valori altri rispetto a quelli vissuti dalla realtà sociale di ogni presente⁴».

Il progetto deve avere quindi uno scopo e deve offrire una rappresentazione critica delle cose e dello spazio:

Il dibattito intorno all'architettura [...] oscilla tra estetica e sociologia senza entrare quasi mai nello specifico di una discussione critica sulle sue relazioni costitutive interne, sui suoi metodi e significati, sulle morfologie e sul loro senso e intenzionalità, sui posizionamenti e sulle responsabilità culturali che tuttavia esistono e che devono essere spiegati e confrontati, su ciò che non è solo novità apparente piuttosto che proposta necessaria alla stessa sopravvivenza del costruire poeticamente⁵.

Abbiamo bisogno di un'architettura responsabile che sappia tener conto delle esigenze dei luoghi, che sappia raccontarne le storie e costruirne delle nuove alle prime fortemente legate. Un'architettura che sia capace di legare la novità, la meraviglia e la sorpresa all'essenza dei luoghi in cui nasce, in cui inevitabilmente lascerà dei segni. La sua bellezza sarà tanto più grande quanto più sarà umana, quanto più racconterà la storia dei luoghi e potrà creare nuove strutture di senso.

Il progetto della ciclovia, oggetto della nostra trattazione, è un esempio di responsabilità dell'architettura che sia in grado di sottrarla alla sua funzione esclusiva di interpretazione dello smarrimento di senso a cui spesso siamo oggi condannati come cittadini, e peggio ancora all'esclusivo rispec-

3 VITTORIO GREGOTTI, *Il sublime al tempo del contemporaneo*, op. cit., pag. 20.

4 VITTORIO GREGOTTI, *Il sublime al tempo del contemporaneo*, op. cit., pag. 21.

5 VITTORIO GREGOTTI, *Il sublime al tempo del contemporaneo*, op. cit., pag. 27.

chiamamento del sistema di potere spesso tanto lontano dall'idea di bellezza e di crescita culturale.

Partendo dalla nostra storia spaziale e temporale come progettisti dobbiamo invece contribuire a offrire nuove letture di senso dei territori ai nostri concittadini e stimolare buone pratiche di gestione politica dei territori che a loro volta susciteranno in noi la ricerca continua e infinita di sempre nuovi spazi, di nuove opere, di nuovi sensi. Abbiamo scelto elementi architettonici di rilievo per raccontare ogni luogo attraversato: Imera, Campofelice, Cefalù, Castelbuono, Geraci, Gangi.

Abbiamo scelto dei punti di approdo provvisori, dei trampolini di lancio tra un approdo e l'altro, li abbiamo messi in rete, costringendo il visitatore, attraverso il percorso in bicicletta, a passarci sotto o sopra, a seguirne le strade tangenti, a osservarli e a guardarli con la curiosità propria di chi visita un luogo per la prima volta, certamente più intensa di chi lo vive da tempo. Anche chi abita questi luoghi da tanti anni, però, grazie alla ciclovía, potrà scoprirne i segni nascosti, i messaggi ancora non letti.

Verrà fuori, così, sempre di più, il nesso inscindibile tra l'uomo e lo spazio, tra l'uomo e l'architettura, tra il sogno e la possibilità di realizzarlo.

Questo lavoro è inserito nel contesto programmatico della Città a rete Madonie-Termini e rappresenta il punto di partenza per la programmazione 2014 - 2020 su cui gli amministratori sono chiamati a misurarsi. L'intenzione manifestata è quella di costituire un comitato scientifico all'interno del quale il Dipartimento di Architettura sia garanzia di qualità per le scelte di pianificazione guidando i progettisti nelle procedure concorsuali necessarie a definire la realizzazione delle nuove opere che incideranno sulla qualità dello spazio pubblico. I progetti qui analizzati serviranno come base per la definizione di un masterplan entro cui individuare un nuovo sistema di spazi pubblici con cui la Città a rete Madonie-Termini manifesterà i suoi paesaggi.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

Dove non diversamente specificato le immagini contenute nel presente lavoro appartengono all'autore.

2 Il territorio della Città a rete Madonie-Termini

immagine	1 p.	83 GIUSEPPE ANTISTA, <i>Architettura e arte a Geraci (XI - XVI secolo)</i> , Abadir, Palermo 2009, p. 13.
immagine	2 p.	84 LILIANE DUFOUR E ANTONIO LA GUMINA, <i>Imago Sicilia. Cartografia Storica della Sicilia 1420 - 1860</i> , Domenico Sanfilippo Editore, Palermo 1998, p. 157.
immagine	3 p.	84 LILIANE DUFOUR E ANTONIO LA GUMINA, op. cit., p. 264.
immagine	4 p.	84 LILIANE DUFOUR E ANTONIO LA GUMINA, op. cit., p. 236.
immagine	5 p.	85 GIUSEPPE ANTISTA, op. cit., p. 27.
immagine	6 p.	87 SALVATORE FARINELLA, <i>Insediamiento territoriale e sistema difensivo nei conti di Ventimiglia signori del Maro e nei conti di Geraci</i> , in GIUSEPPE ANTISTA (a cura di), <i>Alla corte dei Ventimiglia. Storia e committenza artistica</i> , Edizioni Arianna, Geraci Siculo 2009, p. 31
immagine	7 p.	87 SALVATORE FARINELLA, <i>Insediamiento territoriale e sistema difensivo nei conti di Ventimiglia signori del Maro e nei conti di Geraci</i> , op. cit., p. 34.
immagine	8 p.	88
immagine	9 p.	89
immagine	10 p.	92 Elaborazione su immagine acquisita da Google earth.
immagine	11 p.	96
immagine	12 p.	97

immagine	13 p.	98	Elaborazione di immagini acquisite da Google earth.
immagine	14 p.	100	
immagine	15 p.	100	
immagine	16 p.	101	Elaborazione su immagine acquisita da Google earth.
immagine	17 p.	102	
immagine	18 p.	102	
immagine	19 p.	102	
immagine	20 p.	102	
immagine	21 p.	103	
immagine	22 p.	103	
immagine	23 p.	103	
immagine	24 p.	104	Elaborazione su immagine acquisita da Google earth.
immagine	25 p.	104	
immagine	26 p.	104	
immagine	27 p.	105	MARCELLO PANZARELLA, <i>Luci e ombre nella infrastrutturazione dell'isola</i> , in MARCELLO PANZARELLA (a cura di), <i>E.Journal/Palermo Architettura n. 8</i> , Cefalù 2012, p. 17.
immagine	28 p.	105	MARCELLO PANZARELLA, <i>Luci e ombre nella infrastrutturazione dell'isola</i> , op. cit., p. 17.
immagine	29 p.	105	MARCELLO PANZARELLA, <i>Luci e ombre nella infrastrutturazione dell'isola</i> , op. cit., p. 17.
immagine	30 p.	106	Elaborazione su immagine acquisita da Google earth.
immagine	31 p.	107	
immagine	32 p.	108	MARCELLO PANZARELLA, <i>Luci e ombre nella infrastrutturazione dell'isola</i> , op. cit., p. 19.
immagine	33 p.	108	MARCELLO PANZARELLA, <i>Luci e ombre nella infrastrutturazione dell'isola</i> , op. cit., p. 16.
immagine	34 p.	109	
immagine	35 p.	109	
immagine	36 p.	109	
immagine	37 p.	109	
immagine	38 p.	109	
immagine	39 p.	111	Elaborazione su immagine acquisita da Google earth.
immagine	40 p.	111	
immagine	41 p.	111	
immagine	42 p.	111	
immagine	43 p.	111	
immagine	44 p.	113	Elaborazione di immagini acquisite da Google earth.
immagine	45 p.	113	
immagine	46 p.	113	

immagine	47 p.	113	
immagine	48 p.	114	
immagine	49 p.	114	
immagine	50 p.	114	
immagine	51 p.	115	
immagine	52 p.	115	
immagine	53 p.	116	
immagine	54 p.	117	Elaborazione di immagini acquisite da Google earth.
immagine	55 p.	117	Elaborazione di immagini acquisite da Google earth.
immagine	56 p.	117	
immagine	57 p.	118	
immagine	58 p.	118	
immagine	59 p.	118	
immagine	60 p.	121	
immagine	61 p.	122	Elaborazione su immagine acquisita da Google earth.
immagine	62 p.	122	
immagine	63 p.	122	
immagine	64 p.	123	
immagine	65 p.	125	Foto Bartolo Chichi per gentile concessione
immagine	66 p.	125	Elaborazione di immagini acquisite da Google earth.
immagine	67 p.	125	Elaborazione di immagini acquisite da Google earth.
immagine	68 p.	125	Elaborazione di immagini acquisite da Google earth.
immagine	69 p.	125	Elaborazione su immagine acquisita da Google earth.
immagine	70 p.	126	
immagine	71 p.	127	
immagine	72 p.	128	Elaborazione su immagine acquisita da Google earth.
immagine	73 p.	128	
immagine	74 p.	128	
immagine	75 p.	131	Ortofotocarta scala 1:5000 SITR Sicilia
immagine	76 p.	130	Foto Bartolo Chichi per gentile concessione
immagine	77 p.	132	Carta Tecnica Nazionale 1:2000
immagine	78 p.	133	Ortofotocarta scala 1:500 SITR Sicilia
immagine	79 p.	134	Elaborazione di immagini acquisite da Google earth.
immagine	80 p.	135	
immagine	81 p.	135	
immagine	82 p.	135	Ortofotocarta scala 1:500 SITR Sicilia
immagine	83 p.	138	Elaborazione di immagini acquisite da Google earth.

immagine	84 p.	139	Ortofotocarta scala 1:500 SITR Sicilia
immagine	85 p.	140	Carta Tecnica Nazionale 1:2000
immagine	86 p.	141	GIUSEPPE ANTISTA, <i>Architettura e arte a Geraci (XI - XVI secolo)</i> , op. cit., p. 46.
immagine	87 p.	142	Foto Bartolo Chichi per gentile concessione
immagine	88 p.	142	Foto Bartolo Chichi per gentile concessione
immagine	89 p.	142	GIUSEPPE ANTISTA, <i>Architettura e arte a Geraci (XI - XVI secolo)</i> , op. cit., p. 15.
immagine	90 p.	142	
immagine	91 p.	143	Elaborazione di immagini acquisite da Google earth.
immagine	92 p.	143	
immagine	93 p.	143	
immagine	94 p.	144	
immagine	95 p.	145	Ortofotocarta scala 1:500 SITR Sicilia

3 Esperienza di progetto

immagine	1 p.	72	Google earth
immagine	2 p.	72	Google earth
immagine	3 p.	73	Copertine dei numeri 2, 7 e 8 della rivista Lotus Navigator, Editoriale Lotus, 2001, 2003, 2003.
immagine	4 p.	75	Copertine dei numeri doppi 553, 554 e 575, 576, Electa, Milano 1989, 1993.
immagine	5 p.	80	AA.VV., Barcelona. La ciutat i el 92, Ajuntament de Barcelona. Instituto Municipal de Promoció Urbanística, ed. Grup 3, S.A., 1990, p. 187.
immagine	6 p.	82	AA.VV., Barcelona. La ciutat i el 92, Ajuntament de Barcelona. Instituto Municipal de Promoció Urbanística, ed. Grup 3, S.A., 1990, p. 84.
immagine	7 p.	83	Maffioletti S., Rocchetto S., Infrastrutture e paesaggi contemporanei, Il Poligrafo, Padova, 2002, p. 80.
immagine	8 p.	83	"Quaderns", Imágenes enlazadas, n. 193, Gustavo Gili, Barcelona, marzo-aprile 1992, 28.
immagine	9 p.	83	Maffioletti S., Rocchetto S., Infrastrutture e paesaggi contemporanei, Il Poligrafo, Padova, 2002, p. 57.
immagine	10 p.	83	Maffioletti S., Rocchetto S., Infrastrutture e paesaggi contemporanei, Il Poligrafo, Padova, 2002, p. 57.

immagine	11 p.	83 AA.VV., Barcelona. La ciutat i el 92, Ajuntament de Barcelona. Instituto Municipal de Promoció Urbanística, ed. Grup 3, S.A., 1990, p. 145.
immagine	12 p.	83 Bohigas O., Ricostruire Barcellona, Etaslibri, Milano 1992, p. 273.
immagine	13 p.	86 www.wegvandetoekomst.nl
immagine	14 p.	90 www.bernard-lassus.com
immagine	15 p.	93 Direction des Routes, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, Le paysage et la route document de travail, juillet 2003.
immagine	16 p.	94 EMANUELA MORELLI, <i>Disegnare Linee nel paesaggio. Metodologia di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture</i> , Firenze University Press, Firenze 2005, p. 146.
immagine	17 p.	94 EMANUELA MORELLI, <i>Disegnare Linee nel paesaggio. Metodologia di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture</i> , Firenze University Press, Firenze 2005, p. 147.
immagine	18 p.	95 AIMARO ISOLA E LILIANA BARAZZETTA (a cura di) <i>Infra esperienze. Forme insediative, ambiente e infrastrutture</i> , Marsilio, Torino 2004, p. 28.
immagine	18 p.	96 EMANUELA MORELLI, <i>Disegnare Linee nel paesaggio. Metodologia di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture</i> , Firenze University Press, Firenze 2005, p. 148.
immagine	20 p. 21 22 23	97 ISOTTA CORTESI, <i>Il progetto del vuoto. Public Spaces in Motion 2000 - 2004</i> , Alinea, Firenze 2004, p. 109.
immagine	24 p.	98 SERENA MAFFIOLETTI, STEFANO ROCCHETTO, <i>Infrastrutture e paesaggi contemporanei</i> , Il Poligrafo, Padova 2002, p. 99.
immagine	25 p.	100 Google earth.
immagine	26 p.	102 Google earth.
immagine	27 p.	103 ROSARIA ANNA IARRERA, <i>Autostrade come progetto di paesaggio</i> , Gangemi Editore, Roma 2004, p. 87.
immagine	28 p.	103 EMANUELA MORELLI, <i>Disegnare Linee nel paesaggio. Metodologia di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture</i> , Firenze University Press, Firenze 2005, p. 83.
immagine	29 p. 30	104 www.bernard-lassus.com

immagine	31 p.	104	ROSARIA ANNA IARRERA, <i>Autostrade come progetto di paesaggio</i> , Gangemi Editore, Roma 2004, p. 86.
immagine	32 p.	104	SERENA MAFFIOLETTI, STEFANO ROCCHETTO, <i>Infrastrutture e paesaggi contemporanei</i> , Il Poligrafo, Padova 2002, p. 98.
immagine	33 p.	104	ROSARIA ANNA IARRERA, <i>Autostrade come progetto di paesaggio</i> , Gangemi Editore, Roma 2004, p. 88.
immagine	34 p.	105	Google street view, immagine rielaborate con processi di raddrizzamento e regolazione dei colori.
immagine	35 p.	106	Google street view, immagine rielaborate con processi di raddrizzamento e regolazione dei colori.
immagine	36 p.	106	AIMARO ISOLA E LILIANA BARAZZETTA (a cura di) <i>Infra esperienze. Forme insediative, ambiente e infrastrutture</i> , Marsilio, Torino 2004, p.28.
immagine	37 p.	106	Google street view, immagine rielaborate con processi di raddrizzamento e regolazione dei colori.
immagine	38 p.	106	ROSARIA ANNA IARRERA, <i>Autostrade come progetto di paesaggio</i> , Gangemi Editore, Roma 2004, p. 88.
immagine	39 p. 40 41	107	ISOTTA CORTESI, <i>Il parco pubblico. Paesaggi 1985 - 2000</i> , Federico Motta Editore, Milano 2000, p. 198.
immagine	42 p.	108	Google earth
immagine	43 p.	110	Google earth
immagine	44 p. 45	111	ISOTTA CORTESI, <i>Il parco pubblico. Paesaggi 1985 - 2000</i> , Federico Motta Editore, Milano 2000, p. 200.
immagine	46 p. 47	113	Google street view, immagine rielaborate con processi di raddrizzamento e regolazione dei colori.
immagine	48 p. 49	113	SERENA MAFFIOLETTI, STEFANO ROCCHETTO, <i>Infrastrutture e paesaggi contemporanei</i> , Il Poligrafo, Padova 2002, p. 97.
immagine	50 p. 51 p. 52 p. 53 p. 55 p.	113 113 112 112 112	ISOTTA CORTESI, <i>Il parco pubblico. Paesaggi 1985 - 2000</i> , Federico Motta Editore, Milano 2000, p. 197 - 199 - 194.
immagine	55 p. 56	114	ISOTTA CORTESI, <i>Il parco pubblico. Paesaggi 1985 - 2000</i> , Federico Motta Editore, Milano 2000, p. 196.

immagine	57 p.	115	ISOTTA CORTESI, <i>Il parco pubblico. Paesaggi 1985 - 2000</i> , Federico Motta Editore, Milano 2000, p. 202 - 203 - 201.
	58		
	59		
	60		
	61		
immagine	62 p.	116	ISOTTA CORTESI, <i>Il parco pubblico. Paesaggi 1985 - 2000</i> , Federico Motta Editore, Milano 2000, p. 202 - 203.
	63		
	64		
	65		
immagine	66 p.	122	Progetto M.U.S.A – Mobilità Urbana Sostenibile e Attrattori culturali è rivolto a favorire
	67 p.	122	lo sviluppo di politiche e interventi innova-
	68 p.	122	tivi in chiave di sostenibilità economica, so-
	69 p.	123	ciale e ambientale nelle aree urbane dell'O-
	70 p.	123	biiettivo Convergenza: Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. L'iniziativa è promossa dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Funzione Pubblica (DPF) – Ufficio Formazione del Personale della PA (UFPPA) nell'ambito del PON Governance e Azioni di Sistema FSE Ob. Convergenza 2007-2013 Asse E Capacità Istituzionale Ob. Specifico 5.1, p. 9 - 24 - 46 - 51.
immagine	71 p.	124	Google earth.
	72	125	
	73	125	
immagine	74 p.	126	Progetto Territorio. Piattaforma Nazionale Romagnola, Territorio Snodo tra il Corridoio Adriatico e le direttrici trasversali Cispadana e Transpadana. Scheda di intervento n. 7: "Riqualificazione della SS.309 "Romea". A cura di: Provincia di Ferrara, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Nomisma, UTECO. Ravenna, 2003, p.1.
immagine	75 p.	127	ANAS spa., Progetto Territorio. Piattaforma Nazionale Romagnola, Territorio Snodo tra il Corridoio Adriatico e le direttrici trasversali Cispadana e Transpadana. Scheda di intervento n. 7.
immagine	76 p.	128	BERNARDO SECCHI (a cura di), <i>on Mobility.</i>
	77	129	<i>Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano: linee guida per un progetto integrato</i> , Marsilio, Benezia 2006, p. 48.
immagine	78 p.	130	BERNARDO SECCHI (a cura di), <i>on Mobility.</i>
	79		<i>Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano: linee guida per un progetto integrato</i> , Marsilio, Benezia 2006, p.
	80		
	81		50.

immagine	82 p.	132	BERNARDO SECCHI (a cura di), <i>on Mobility. Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano: linee guida per un progetto integrato</i> , Marsilio, Benezia 2006, p. 52.
immagine	83 p.	134	BERNARDO SECCHI (a cura di), <i>on Mobility. Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano: linee guida per un progetto integrato</i> , Marsilio, Benezia 2006, p. 54.
immagine	84 p. 85 86 87	135	BERNARDO SECCHI (a cura di), <i>on Mobility. Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano: linee guida per un progetto integrato</i> , Marsilio, Benezia 2006, p. 55.
immagine	88 p. 89 90	136	Google earth. 137 137
immagine	91 p.	138	Google earth.
immagine	92 p. 93 94	139	SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, <i>Spazi, Figure, paesaggi delle strade contemporanee</i> , Il Poligrafo, Padova 2009, p. 20
immagine	95 p.	139	Provincia Di Reggio Emilia, Ufficio di presidenza, Strada Statale 63 dalla città al Passo del Cerreto. Pianificazione provinciale e interventi di razionalizzazione della SS 63.
immagine	96 p. 97	140	Provincia Di Reggio Emilia, Ufficio di presidenza, Strada Statale 63 dalla città al Passo del Cerreto. Pianificazione provinciale e interventi di razionalizzazione della SS 63.
immagine	98 p.	141	SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, <i>Spazi, Figure, paesaggi delle strade contemporanee</i> , Il Poligrafo, Padova 2009, p. 21.
immagine	99 p. 100 101 102	143	SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, <i>Spazi, Figure, paesaggi delle strade contemporanee</i> , Il Poligrafo, Padova 2009, p. 22 - 23.
immagine	103 p. 104 105 106	144 144 145 145	SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, <i>Spazi, Figure, paesaggi delle strade contemporanee</i> , Il Poligrafo, Padova 2009, p. 25 - 24.
immagine	107 p. 108 109 110	146 147 147 147	SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, <i>Spazi, Figure, paesaggi delle strade contemporanee</i> , Il Poligrafo, Padova 2009, p. 26 - 27.

immagine	111 p.	148	SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA,
	112 p.	148	<i>Spazi, Figure, paesaggi delle strade contempo-</i>
	113 p.	149	<i>raanee</i> , Il Poligrafo, Padova 2009, p. 28 - 29.
	114 p.	149	
immagine	115 p.	150	SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA,
	116		<i>Spazi, Figure, paesaggi delle strade contempo-</i>
	117		<i>raanee</i> , Il Poligrafo, Padova 2009, p. 30 - 31.
	118		
immagine	119 p.	151	SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA,
	120		<i>Spazi, Figure, paesaggi delle strade contempo-</i> <i>raanee</i> , Il Poligrafo, Padova 2009, p. 30 - 31.

BIBLIOGRAFIA

AA. VV., Dizionario Enciclopedico Italiano, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma 1970

AA. VV., *The motorway house. Living in the fast line*, Ministero dei Trasporti, dei Lavori Pubblici e della Gestione delle opere idrauliche, Programma "Road to the future", febbraio 2002.

AA. VV. *Metamorph.* Catalogo della 9° Mostra internazionale di Architettura, Marsilio, Venezia 2004.

AA. VV., *Progettazione Stradale. Dalla ricerca al disegno delle strade. manuale pratico di progettazione*, Dario Flaccovio Editore, Aplermo 2007.

AA. VV., *Il paesaggio dei miti e delle narrazioni. Itinerari del patrimonio culturale immateriale del Mediterraneo*, Tipografia Grafiche Basso, Palermo 2009.

A

JOSEP ANTON ACEBILIO - ALFRED MORALES, *Infraestructuras y movilidad. Los cinturones de Barcelona*, in AA. VV., *Barcelona. La ciutat i el 92*, Ajuntament de Barcelona. Instituto Municipal de Promoció Urbanística, Gruo 3, S.A., 1990.

JOSEP ANTON ACEBILLO, *Reflexiones sobre la movillidad*, in "quaderns", *Imágenes enlazadas*, n. 193, marzo aprile 1992.

CESARE AJROLDI, MARCELLA APRILE, ANDREA SCIASCIA (A CURA DI), *Note sulla didattica del progetto*, Caracol, Palermo 2008.

GUSTAVO AMBROSINI, *Strade e paesaggi. Letture e strumenti progettuali*, Celid, Torino 2002.

GUSTAVO AMBROSINI , ANTONIO DE ROSSI , GIOVANNI DURBIANO , LUCA REINERIO , MATTEO ROBIGLIO, *Disegnare paesaggi costruiti*, Franco Angeli, Torino 2003.

FRANCESCO ALBERTI (a cura di), *Il paesaggio come alternativa. Geometrie essenziali nella progettazione urbana contemporanea in Francia*, Alinea editrice, Firenze 2003.

SALVATORE ANSELMO (A CURA DI), *Itinerario Gagini*, Edizioni COmune di gangi, Gangi 2011.

GIUSEPPE ANTISTA (a cura di), *Alla corte dei Ventimiglia. Storia e committenza artistica*, Edizioni Arianna, Geraci Siculo 2009.

GIUSEPPE ANTISTA, *Architettura e arte a Geraci (XI - XVI secolo)*, Abadir, San Martino delle Scale 2009.

GIUSEPPE ANTISTA (a cura di), *I tesori Architettonici nel Parco delle Madonie*, Ente parco delle Madonie, Petralia Sottana 2011.

MARCELLA APRILE (a cura di), *Sul Paesaggio. Questioni, riflessioni, metodologie di progetto*, Franco Angeli, Milano 2007.

ALDO AYMUNINO, *Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero*, Skira, Milano 2006.

MARC AUGÉ, *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano 2009.

B

LEONARDO BENEVOLO, *La città nella Storia d'Europa*, Laterza, Roma – Bari 2008.

ANTONIO BIANCUCCI, *Il progetto Necessario. Pasquale Culotta e il giornale della progettazione In Architettura (1979-1993)*, Edizioni di passaggio, Palermo 2010.

FEDERICO BILO (a cura di), *Rem Koolhaas. Antologia di testi su Bigness. Progetto e complessità artificiale*, Kappa, Roma, 2004.

ORIO BOHIGAS, *Barcellona: un'esperienza urbanistica. La città olimpica ed il fronte mare*, in AA. VV. *La città europea del XXI secolo*, Skira, Milano 2002.

C

LUCINA CARAVAGGI, *Paesaggi di paesaggi*, Meltemi, Roma 2002.

CARAVAGGI L., MENICHINI S., PAVIA R., *Stradepaesaggi*, Meltemi, Roma 2004.

FRANCESCO CARERI, *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Giulio Einaudi Editore, Torino 2006.

CLAUDIA CASSATELLA, *Iperpaesaggi*, Testo & Immagine, Torino 2001.

ITALO CALVINO, *Le città invisibili*, Mondadori, Milano 2003.

FRANÇOIS CHASLIN, *Architettura della Tabula rasa. Due conversazioni con Rem Koolhaas, ecc.*, Electa, Milano 2003.

ALESSANDRO CLEMENTI, GIUSEPPE DEMATTEIS, PIER CARLO PALERMO, *Le forme del territorio italiano*, Laterza, Roma - Bari 1996.

LUIGI COCCIA (a cura di), *Architettura e turismo*, Franco Angeli, Milano 2012.

BERARDO CORI, ENRICA LEMMI (A CURA DI), *La regione mediterranea. Sviluppo e Cambiamento*, Patron editore, Bologna 2001.

ISOTTA CORTESI, *Il parco pubblico. Paesaggi 1985 - 2000*, Federico Motta Editore, Milano 2000.

ISOTTA CORTESI, *Il progetto del vuoto. Public Spaces in Motion 2000 - 2004*, Alinea, Firenze 2004.

MASSIMO COSTA, *Cittadini di Sicilia*, Edizioni Arianna, Geraci Siculo 2014.

GIROLAMO CUSIMANO (a cura di), *Scritture di Paesaggio*, Alloro Editrice, Palermo 1998.

GIROLAMO CUSIMANO (a cura di), *Scritture di Paesaggio. Mostra fotografica*, Alloro Editrice, Palermo 1998.

D

ROSALBA D'ONOFRIO, *Paesaggi e piani*, Franco Angeli, Milano 2013.

ALESSANDRA DE CESARIS, *Infrastrutture e paesaggio Urbano*, EdilStampa, Roma, 2004.

ANTONIO DE ROSSI, GIOVANNI DURBIANO I, FRANCESCO GOVERNA, LUCA REINERIO, MATTEO ROBIGLIO (a cura di), *Linee nel paesaggio. Esplorazioni nei territori della trasformazione*, UTET, Torino 1999.

MARC DESPORTES, *Paesaggi in movimento*, SCHEIWILLER, Milano 2008.

CARLO DOGLIO, *Dal paesaggio al territorio. Esercizi di pianificazione territoriale*, Il Mulino, Bologna 1968.

GIOVANNI DURBIANO E MATTEO ROBIGLIO, *Paesaggio e architettura nell'Italia contemporanea*, Donzelli Editori, Roma 2003.

F

POMPEO FABBRI, *Natura e Cultura del paesaggio agrario. Indirizzi per la tutela e la progettazione*, CittaStudi Edizioni, Milano 1997.

SALVATORE FARINELLA, *Storia delle Madonie*, Edizioni Arianna, Geraci Siculo 2010.

GUIDO FERRARA, GIULIO G. RIZZO, MARIELLA ZOPPI (a cura di), *Paesaggi. Didattica, ricerche e progetti*, Firenze University Press, Firenze 2007.

GIOVANNI FERRARO, *Il libro dei Luoghi*, Jaka Book, Milano, 2001.

ALBERTO FERLENGA - MARCO BIRAGHI - BENNO ALBRECHT, *L'architettura del mondo. Infrastrutture, mobilità, nuovi paesaggi.*, Editrice Compositore, La triennale di Milano, Bologna 2012.

Francesco Figlia, *Poteri e società in un comune feudale*, Salvatore Sciascia editore, Caltanissetta-Roma, 1990.

KENNET FRAMPTON, *Tettonica e Architettura. Poetica della forma architettonica nel XIX e XX secolo*, Skira, Milano, 2005.

G

Carlo Gasparri, *Passeggeri e viaggiatori*, Meltemi, Roma, 2003.

MARIO GIACOMARRA, *Le Madonie cultura e società*, Ente Parco delle Madonie, Petralia Sottana 2000.

MARIO GIACOMARRA, *I pastori delle Madonie*, Fondazione Ignazio Buttitta, Palermo 2006.

SIEGFRIED GIEDION, *Spazio tempo ed architettura*, Hoepli, Milano 1984

MASSIMO GIOVANNINI - DANIELE COLISTRA (a cura di), *Spazi e culture del Mediterraneo*, Edizioni Kappa, Roma 2006.

VITTORIO GREGOTTI, *L'identità dell'architettura europea e la sua crisi*, Einaudi, Torino 1999.

VITTORIO GREGOTTI, *Il territorio dell'architettura*, Feltrinelli, Milano 2008.

VITTORIO GREGOTTI, *Il sublime al tempo del contemporaneo*, Einaudi, Torino 2013.

FRANCESCO GUADALUPI, ANDREA CIRA, GAETANO MAGGIO, VITTORIO FARINA, LARISSA FRICANO, *Mercato Turistico e sostenibilità dello sviluppo locale nell'area delle Madonie*, Europass, Palermo 2006.

GIUSEPPE GUERRERA (A CURA DI), *Atlante dell'architettura nuova di Geraci Siculo*, Medina, Palermo 1996.

GIUSEPPE GUERRERA, MANFREDI LEONE (a cura di), *Spazi nuovi per la città contemporanea. Atti del Seminario Geraci Siculo 12-14 Dicembre 1997*, Medina, Palermo 1999.

I

ROSARIA ANNA IARRERA, *Autostrade come progetto di paesaggio*, Gangemi Editore, Roma 2004.

GIUSEPPE IMBURGIA, *Le vie dell'arte. Arte, aria, altro sulle Madonie Cercasi*, Parco delle Madonie, Petralia Sottana 2010.

RICHARD INGERSOLL, *Sprawltown*, Meltemi, Roma 2004.

AIMARO ISOLA E LILIANA BARAZZETTA (a cura di) *Infra esperienze. Forme insediative, ambiente e infrastrutture*, Marsilio, Torino 2004.

AIMARO ISOLA (a cura di) *Infra atlante. Forme insediative, e infrastrutture*, Marsilio, Torino 2004.

AIMARO ISOLA (a cura di) *Infra manuale. Forme insediative, ambiente e infrastrutture*, Marsilio, Torino 2004.

J

MICHAEL JAKOB, *Il paesaggio*, il Mulino, Bologna 2009.

K

MIHCAEL KOCH, HENRIK SANDER, KUNIBERT WACHTEN (a cura di) *Stradtraum B1. Visionen für eine Metropole*, Ministerium für Städtebau und Wohnen Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen, 2002.

L

LE CORBUSIER, *Maniera di pensare l'urbanistica*, Laterza, Bari 2004

ENRICA LEMMI, *Dallo "spazio consumato" ai luoghi ritrovati. Verso una geografia del turismo sostenibile*, Franco Angeli, Milano 2009

KEVIN LYNCH, *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia 2009.

CHRISTIAN LEYRIT e BERNARD LASSUS, *Autoroute et Paysage*, Les Éditions du Demi-Cercle, Parigi 1994.

M

SERENA MAFFIOLETTI (a cura di), *Paesaggi delle infrastrutture*, Il poligrafo, Venezia 2005.

SERENA MAFFIOLETTI, STEFANO ROCCHETTO, *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*, Il Poligrafo, Padova 2002.

SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA, *Spazi, Figure, paesaggi delle strade contemporanee*, Il Poligrafo, Padova 2009.

ELIO MANZI (a cura di), *LUCC. Paesaggio e Mediterraneo*, Società Geografica Italiana, Roma 2006.

PAOLA MAROTTA, *Doppio senso. La strada tra piano e progetto*, Alinea, Firenze 2009.

PAOLO MATTINA, MAURIZIO ROTOLO, *La torre Ventimiglia della città di Gangi. Progetto e restauro*, Provincia Regionale di Palermo, Palermo 2008.

FRANCESCO MAZZINA, ADRIANA GHERSI (a cura di), *Per un atlante dei paesaggi italiani*, Alinea Editrice, Firenze 2003.

ANNA LETIZA MONTI, MARIA LUISA BORIANI, *La progettazione paesaggistica delle strade*, Dario Flaccovio editore, Palermo 2011.

MAURIZIO MORANDI, *Progettare una strada. Progettare la città*, Alinea Editrice, Firenze 2003.

EMANUELA MORELLI, *Strade e paesaggi della Toscana. Il paesaggio della strada, la strada come paesaggio*, Alinea, Firenze 2007.

EMANUELA MORELLI, *Disegnare Linee nel paesaggio. Metodologia di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture*, Firenze University Press, Firenze 2005.

ANNA MORETTI (a cura di), *Le strade. Un progetto a molte dimensioni*, Franco Angeli, Milano 1996

N

TINEKE NETELENBOS (a cura di), *Living in the fast lane*, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Delft 2002.

ROSARIO NICCHITTA, DONALDO DI CRISTOFALO, *Nel Cuore di Sicilia. Il territorio imerese visto dall'alto osservato dal basso spiegato da dentro*, Imera Sviluppo, Termini Imerese 2010.

PIERLUIGI NICOLIN - FRANCESCO REPISHTI, *Dizionario dei nuovi paesaggisti*, Skira, Milano 2008.

O

OMA, KOOLHAAS REM, MAU BRUCE, *S,M,L,XL*, The Monacelli Press, New York, 1995.

P

DARKO PANDAKOVIC, ANGELO DAL SASSO, *Saper vedere il paesaggio*, Città studi edizioni, Novara 2009.

LUIGI PIAZZA, *Identità e turismo. Città lineari di costa ed un caso studio*, Ilalpa, Palermo 2008.

LOREDANA PONTICELLI, CESARE MICHELETTI, *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi*, Skira, Milano 2003.

JEANNETTE POWER, *Guida per la Sicilia*, Istituto di studi storici Gaetano Salvemini, Messina 2008.

R

CALUDE RAFFESTIN, *Dalla nostalgia del Territorio al desiderio di paesaggio. Elementi per una teoria del paesaggio*, Alinea editrice, Firenze 2005.

ALDO ROSSI, *L'architettura della città*, Città Studi Edizioni, 1995

S

LIVIO SACCHI, *Franco Zagari. L'interpretazione del paesaggio*, Testo e immagine, Torino 2003.

ANDREA SCIASCIA, *Periferie e città contemporanea*, Caracol, Palermo 2012.

BERNARDO SECCHI (a cura di), *on Mobility. Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano: linee guida per un progetto integrato*, Marsilio, Venezia 2006.

ALESSANDRO SIMONICCA, *Turismo e società complesse. Saggi Antropologici*, Meltemi, Roma 2004.

ALESSANDRO SIMONICCA, *Antropologia del turismo*, Carocci, Roma 2010.

T

MANFREDO TAFURI, *Progetto e Utopia*, Laterza, Roma-Bari 2007.

MANFREDO TAFURI – FRANCESCO DAL CO, *Architettura Contemporanea*, Electa, Milano 2003.

CARLO TOSCO, *Il paesaggio come storia*, Il Mulino, Bologna 2007.

CARLO TOSCO, *Il paesaggio storico. Le fonti e i metodi di ricerca*, Laterza, Roma-Bari, 2009.

AMEDEO TULLIO, *Itinerari archeologici in Sicilia*, Flaccovio Editore, Palermo, 2002.

EUGENIO TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, Longanesi, Milano 1999.

EUGENIO TURRI, *Antropologia del paesaggio*, Marsilio, Venezia 2008.

EUGENIO TURRI, *La conoscenza del territorio. Metodologia per un'analisi storico-geografica*, Marsilio, Venezia 2009.

EUGENIO TURRI, *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Marsilio, Venezia 2010.

U

GIOVANNI UGGIERI, *La viabilità della Sicilia in età romana*, Congedo, Lecce 2004.

V

MAURIZIO VITTA, *Il paesaggio. Una storia fra natura e architettura*, Einaudi, Torino 2005.

ELIO VITTORINI, *Le città del mondo*, BUR, Milano 2012

Z

FRANCO ZAGARI, *L'architettura del giardino contemporaneo*, Arnoldo Mondadori editore – De Luca edizioni d'Arte, Milano – Roma 1988.

LUCA ZEVI (acura di), *Le quattro stagioni. Architetture del made in Italy da Adriano Olivetti alla Green Economy*, Electa, Milano 2012.

Riviste

“Acer” n. 6, 2001, Il verde editoriale, Milano.

“Architetti Verona” n. 86.

“Architettura del Paesaggio”, Inserimento delle infrastrutture nel paesaggio francese, Quaderno 1, 2000.

“Architettura del Paesaggio”, Infrastrutture, 8, 2002.

“Area”, Infrascap, n. 79, marzo-aprile 2005.

“Casabella-Continuità”, nn 283, 284, 1986.

“Casabella”, L’architettura della strada, nn. 537 - 554, 1987.

“Casabella”, Sulla Strada, nn. 553 - 554, 1989.

“Casabella”, Il disegno del paesaggio italiano, 575 - 576, 1991.

“Casabella”, Il disegno degli spazi aperti, 597 - 598, 1993.

“Casabella”, «Hay que caminar» sognando. Viaggi tra cose e luoghi aboliti, 695 - 696, 2001.

“Casabella”, Forme del movimento, nn. 739 - 740, 2005.

“Domus”, n. 115, 1937.

E-Journal / Palermo Architettura / n. 2 / ottobre 2011.

E-journal / Palermo Architetture / n. 6 / febbraio 2012.

E-journal / Palermo Architetture / n. 15 / marzo - aprile 2013.

“Lotus”, n. 56, 1987.

“Lotus”, n. 70, 1991.

“Lotus”, n. 86, 1995.

“Lotus”, n. 87, 1995.

“Lotus”, n. 89, 1996.

“Lotus”, n. 97, 1998.

“Lotus International”, n. 110, 2001

“Lotus Navigator”, I nuovi paesaggi, n. 2, 2001.

“Lotus Navigator”, Il paesaggio delle freeway, n. 7, 2002.

“Lotus Navigator”, Velocità controllate, n. 9, 2002.

“MUSA news”, Mobilità Urbana Sostenibile e Attrattori culturali, n. 3 febbraio 2013.

“Trasporti & Cultura”, Strade e Città, n. 5, 2002.

“Trasporti & Cultura”, La strada come architettura, n. 6, 2002.

“Trasporti & Cultura”, I bordi della strada da limite a risorsa, n. 19, 2007.

“Trasporti & Cultura”, Alta velocità e contesti regionali, nn. 29 - 30, 2011.

“Trasporti & Cultura”, Strade e paesaggio, n. 35, 2013

“Urbanistica”, n. 83, 1986.

“Urbanistica”, n. 106. 1996.

“Urbanistica Dossier”, Progettare le strade, 15, 1998.

“Urbanistica Informazioni”, Infrastrutture e forme insediative, 181, 2002.

Atti, Dossier, Relazioni

MARIA PIA BELSKI, *Particolari di progettazione*, Centro Stampa Facoltà di Architettura, Politecnico di Milano, AA 1997-1998, n. 181.

Blasi Carlo, Paoletta Adriano, Corvi Emilio, La progettazione ambientale applicata all'inserimento delle infrastrutture stradali: sviluppi metodologici e operativi attraverso la verifica di alcune realizzazioni, IAED 2, Documenti n. 2, Perugia 1996.

Circulaire n° 96-19 du 12 décembre 1995, Relative à la politique "1 p. 100 paysage et développement" sur les autoroutes et les grands itinéraires interrégionaux, pubblicata sul Bulletin Officiel du Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, n. 8 du 31 mars 1996.

Codice della Strada, Decreto Legislativo 30 aprile 1992, Titolo II della costruzione e tutela delle strade.

"Conference papers", ECLAS, September 2001, Larestein, Velp, The Netherlands.

Commissione Europea DG XI – Ambiente, sicurezza nucleare e protezione civile, città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire.

Consiglio Europeo Lisbona 23 e 24 marzo 2000, Conclusioni della Presidenza.

Consiglio Europeo Lisbona 23 e 24 marzo 2000, *Affrontare la Sfida. Strategia per la crescita e l'occupazione*. Relazione del gruppo ad alto livello presieduto da Wim Kok del novembre 2000.

Convegno Internazionale "L'architettura delle strade", Auditorium Parco della Musica, Roma 27/28 Ottobre 2003., intervento di BERNARD LASSUS.

PASQUALE CULOTTA, *La progettazione dell'architettura negli studi del dottorato di ricerca*.

Decreto Legge n. 35 del 14 marzo 2005, convertito, con modificazioni, nella legge 14 maggio 2005, n. 80.

Direction des Routes, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, Dossier de presse, 2003.

Direction des Routes, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, Le paysage et la route document de travail, juillet 2003.

Federal Highway Administration, Flexibility in highway design, FHWA, United States department of transportation.

Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB), Segnaletica per itinerari ciclabili. Documento approvato dal Consiglio Nazionale della FIAB 14 gennaio 2005.

Forum Nazionale Aree Interne – Rieti 11 – 12 marzo 2013 – La città a rete policentrica e diffusa Madonie-Termini.

ANAS s.p.a. atti del Convegno Internazionale “L’architettura delle strade” in occasione del 75° Anniversario 27 e 28 ottobre 2003 Roma Auditorium - Parco della musica - Sala 700

ANDREAS KIPAR, *Infrastrutture e paesaggio*, Atti del XXXIX Incontro di Studio XXXIX del Ce.S.e.t.

Legge Regionale. 394/1991, La Comunità del parco è soggetto titolato a redigere un piano pluriennale economico e sociale per la promozione delle attività compatibili, individuando i soggetti chiamati alla realizzazione degli interventi previsti eventualmente anche attraverso accordi di programma.

La città a rete Madonie-Termini. Accordo per una governance territoriale policentrica.

La città a rete Madonie-Termini. Atti, protocollo di intesa e accordo per una governance territoriale policentrica.

La città a rete Madonie-Termini. Quadro strategico complessivo di Sviluppo Territoriale.

Linee Guida per l’attuazione territoriale del PO FESR 2007-2013, Asse VI “sviluppo urbano sostenibile”.

Manuale del Geometra, Edizioni Cremonese, Firenze 1992.

Giorgio Mazza, Appunti di Costruzioni di Bicivie, Piste Ciclabili o Ciclo-

piste, Corsie per Biciclette.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale, Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade. Versione corretta a seguito delle osservazioni formulate dal Consiglio Nazionale delle Ricerche e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici all'atto dei relativi pareri di approvazione. Decreto Ministeriale 5 novembre 2001.

Mostra: "SS 309 - Ravenna - Venezia, lungo la Romea" - Ravenna 2008.

CLAUDIO PEDRONI, *Bicitalia: rete ciclabile nazionale. Linee guida per la realizzazione*, Quaderni del Centro Studi FIAB "Riccardo Gramellini" 1.

Claudio Pedroni, *Bicitalia: Rete Ciclabile Nazionale. Linee guida per la realizzazione*, Quaderni del Centro Studi FIAB "Riccardo Gallimbeni", n. 1, Federazione Italiana Amici della Bicicletta, 2008.

CARANDOLINA PACCHI, *Grandi infrastrutture e conflitti locali*, Atti VII Conferenza S.I.U., Trento 13-14 febbraio 2003.

Progetto M.U.S.A – Mobilità Urbana Sostenibile e Attrattori culturali è rivolto a favorire lo sviluppo di politiche e interventi innovativi in chiave di sostenibilità economica, sociale e ambientale nelle aree urbane dell'Obiettivo Convergenza: Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. L'iniziativa è promossa dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Funzione Pubblica (DPF) – Ufficio Formazione del Personale della PA (UFPPA) nell'ambito del PON Governance e Azioni di Sistema FSE Ob. Convergenza 2007-2013 Asse E Capacità Istituzionale Ob. Specifico 5.1.

Progetto Territorio. Piattaforma Nazionale Romagnola, Territorio Snodo tra il Corridoio Adriatico e le direttrici trasversali Cispadana e Transpadana. Scheda di intervento n. 7: "Riqualificazione della SS.309 "Romea". A cura di: Provincia di Ferrara, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Nomisma, UTECO. Ravenna, 2003

Provincia Di Reggio Emilia, Ufficio di presidenza, Strada Statale 63 dalla città al Passo del Cerreto. Pianificazione provinciale e interventi di razionalizzazione della SS 63.

Provincia di Milano, Polinomia, Linee guida per la progettazione delle reti ciclabili. Manuale realizzato nell'ambito del progetto: "Verso un piano di settore per una rete ciclabile strategica della Provincia di Milano", 2006.

Regolamento (CE) 1260/99, Disposizioni generali sui Fondi Strutturali.

Turri Eugenio, *Il visibile e l'invisibile del paesaggio*, Intervento al convegno organizzato dal prof. Biagio Cillo del Dipartimento di urbanistica

dell'Università di Napoli, Maratea, ottobre 1995.

Turri Eugenio, *Il paesaggio racconta*. Saggio presentato al Convegno Osvaldo Piacentini, Reggio Emilia, marzo 2000.

Tesi

Università degli studi di Napoli Federico II
Dottorato di Ricerca in Progettazione architettonica e urbana
Indirizzo: Composizione architettonica.
Tutor: Prof. Arch. ROBERTO COLLOVÀ
Architettura contemporanea in Sicilia: sul disegno.
Tesi di dottorato: arch. RAFFAELLA DE SIMONE.

Politecnico di Torino
Dottorato in Architettura e Progettazione Edilizia
L'idea di sostenibilità in architettura. Natura, tecnologia, democratizzazione, Auto-definizioni architettoniche.
Tutors: ANTONIO DE ROSSI, GIOVANNI DURBIANO.
Tesi di Dottorato di Michela Penna.

Università degli studi di Napoli Federico II
Dottorato di Ricerca in Urbanistica e Pianificazione Territoriale
Roadscape. Il progetto delle strade veloci nella città e nel paesaggio contemporanei.
Tutor: CARLO GASPARRINI
Tesi di Dottorato di PAOLA D'ONOFRIO.

Siti internet

www.aci.it
www.arch-lokaal.nl
www.atlanteitaliano.it
www.autobrennero.it
www.awn.it
www.bernard-lassus.com
www.cicloturismo.it
www.cicloturismoinsicilia.com
www.coeurdesaintonge.fr
www.construiracier.fr
www.cst.provincia.bologna.it/ptcp/
www.cyclemagazine.eu/cycle/
www.denarend.com/works/environmental/dirksland/section/
www.doaks.org
www.ecodallecitta.it
www.enpc.fr
www.enit.it
www.equipementsdelaroute.developpement-durable.gouv.fr
www.ermes.net/turismo-sostenibile.php
www.euroinfosicilia.it
www.eurovelo.org
www.fiab-onlus.it
www.frailticinoeilpo.info
www.fhwa.dot.gov/environment/
www.imerasviluppo.it
www.iuav.it/homepage/ap/
www.larici.it
www.ocs.polito.it
www.otinordest.it
www.parcodellemadonie.it
www.piste-ciclabili.com
www.pcn.minambiente.it/GN/
www.pps.org
www.provincia.bologna.it

www.provincia.bergamo.it/Provpor/provBgViewEditorialNewsProcessWAI.jsp
www.sentieridautore.it
www.sosvima.com
www.strategiadilisbonalazio.it
www.tadtbaukultur-nrw.de
www.traffico-lento.ch
www.treccani.it
www.UNIPA.it/dispa
www.venetotrade.it/venetoinbicicletta
www.vr.archiworld.it
www.yannarthusbertrand2.org
www.wegvandetoekomst.nl

